BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | **GDYNIA,** dnia 28 lutego 1933 | NR. 6

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. **204.415.** Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

MAGISTRALA KOLEJOWA GÓRNY ŚLĄSK—GDYNIA

Każdy port znaczenie swoje i rozwój opiera przedewszystkiem na połączeniach morskich, z drugiej strony na połączeniach kolejowych lub wodnych z zapleczem. Obecnie, kiedy dokonano uroczystego otwarcia magistrali Górny Śląsk — Gdynia, trzeba zastanowić się nad znaczeniem tego faktu, tak dla naszego portu jak i dla życia gospodarczego jego zaplecza.

Konieczność bezpośredniego połączenia dogodną arterją kolejową Górnego Śląska z Pomorzem i Gdynią, znalazła pełne zrozumienie u naszych władz państwowych, a w szczególności u władz kolejowych, już w pierwszych latach naszej odrodzonej państwowości. Władze kolejowe przystąpiły do studjów nad usprawnieniem połączeń kolejowych okręgów przemysłowych Górnego Śląska z Pomorzem i Gdynią i wybudowana w r. 1926 linja Kalety — Podzamcze, była pierwszym etapem realizacji tych planów.

Drugim, a jednocześnie najważniejszym etapem, była budowa magistrali, łączącej Śląsk z Gdynią możliwie najprostszą linją. Linja ta, łącząc uprzemysłowione okręgi Górnego Śląska z Gdynią, realizuje równocześnie problem połączenia kolejowym szlakiem komunikacyjnym, południowo-zachodnich okręgów Polski z morzem i posiada duże znaczenie dla zwiększenia sprawności eksportowej naszego wielkiego przemysłu.

Ze względu na koszty podobnie doniosłej inwestycji, musiano przystąpić do jej realizacji okresami, budując naprzód północną część magistrali, następnie jej odcinki południowe i środkowe. Dnia 15 maja 1928 r. oddano do użytku odcinek Kapuścisko Małe — Maksymiljanowo, a dnia 15 października 1928 r. odcinek Czersk — Bąk — Kościerzyna. W dwa lata później, a mianowicie 8 listopada 1930 r. nastąpiło otwarcie ruchu towarowego na linji Herby Nowe — Zduńska Wola oraz na linji Bydgoszcz — Gdynia. Równocześnie przystąpiono do robót ziemnych na najdłuższym odcinku magistrali od Zduńskiej Woli do Inowrocławia.

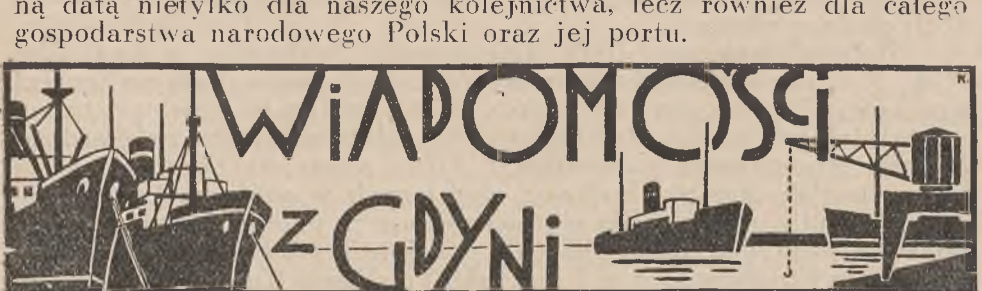
Roboty powyższe były finansowane wyłącznie z dochodów P. K. P. i mimo szczupłości funduszów, jakie można było na ten cel przeznaczyć, ukończono do wiosny 1931 r. około 60 proc. programu wszystkich robót. Wysiłek ten stanowi chlubne świadectwo dla działalności Ministerstwa Komunikacji, które mimo olbrzymich, jak na nasze stosunki kosztów budowy, sięgających w ogólnym kosztorysie sumy 270 milj. zł., potrafiło w znacznej mierze przeprowadzić budowę własnemi środkami. Rząd, dążąc do przyśpieszenia budowy magistrali, udzielił w kwietniu 1931 r. Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu, opartemu o poważną grupę kapitalistów francuskich, koncesję na dalszą budowę magistrali oraz jej eksploatację. Koncesja ta nakłada na wyżej wspomniane towarzystwo również obowiązek budowy odnogi magistrali z Siemkowic do Częstochowy, która połączy Zagłębie Dąbrowskie i Częstochowskie z Gdynią. Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe wypuściło w maju 1931 r. pierwszą transzę

pożyczki kolejowej w wysokości 400 milj. franków. Druga transza. w wysokości conajmniej 300 milj. fr., która miała być wypuszczona najpóźniej do dnia 1 maja 1932 r., nie została jednak dokonaną, gdyż pogłębiający się kryzys gospodarczy zmniejszył do minimum szanse ulokowania jej na rynku francuskim. Na skutek tego ostateczne wykończenie linji uległo pewnemu opóźnieniu. niemniej jednak w dniu 1 marca br. oddano magistralę do tymczasowej prowizorycznej eksploatacji, kierując na nią pierwsze pociągi z węglem eksportowym do Gdyni.

Ogólna długość magistrali wynosi 552 km, przyczem skraca ona taryfową odległość z Górnego Śląska do Gdyni o około 110 km, zbliżając w ten sposób port nasz do najważniejszego okręgu jego zaplecza — do centrów przemysłu węglowego, dla których kwestja dogodnego połączenia z Gdynią jest kwestją możliwości eksportowych i konkurencji na rynkach północnych.

Magistrala Śląsk — Gdynia stanowić będzie również ważną arterję tranzytową między Bałtykiem i Europą Środkową. skracając znacznie dotychczas używane tu drogi, idące z pominięciem terytorjum polskiego. Linja ta umożliwi kolejom polskim tani i szybki przewóz ładunków tranzytowych czesko-słowackich, rumuńskich, jugosłowiańskich i węgierskich. Tranzyt między Europą Północną i Środkową uzyskał nową arterję komunikacyjną, która pozwoli krajom Europy Środkowej usprawnić ich eksport i import.

Dla naszego życia gospodarczego magistrala posiada również doniosłe znaczenie. gdyż. przechodząc przez tereny rolnicze i przemysłowe, umożliwia tanią i dogodną wymianę produktów rolnych, hodowlanych i przemysłowych między poszczególnemi ośrodkami w zachodniej części naszego kraju. Linja ta spowoduje potanienie transportu produktów przemysłowych, w pierwszym rzędzie węgla z okręgów południowo-zachodnich do okolic Północnej Wielkopolski i Pomorza. Również przewóz surowców. sprowadzanych via Gdynia do Zagłębia Śląskiego i Dąbrowskiego, skorzysta ze skróconej odległości taryfowej na nowej arterji komunikacyjnej. Dlatego też uroczystości otwarcia magistrali, jakie miały miejsce w dniu 1 i 2 marca, były ważną datą nietylko dla naszego kolejnictwa, lecz również dla całego gospodarstwa narodowego Polski oraz jej portu.



UROCZYSTOŚCI OTWARCIA MAGISTRALI WĘGLOWEJ GÓRNY ŚLĄSK — GDYNIA.

W dniach 1 i 2 marca odbyło się uroczyste otwarcie magistrali węglowej na przestrzeni Karsznice (w pobliżu Zduńskiej Woli) — Bydgoszcz — Gdynia. Z okazji tego pamiętnego w dziejach naszego

kolejnictwa wydarzenia, odbyły się uroczystości w Bydgoszczy i w Gdyni, w których wzięli udział przedstawiciele Rządu, z p. Ministrem Komunikacji Inż. M. Butkiewiczem na czele, Towarzystwa Kolejowego Francusko-Polskiego, Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz grono zaproszonych gości i przedstawicieli prasy. Ogółem wzięło udział w uroczystościach około 120 osób.

W dniu 1 marca o godz. 8 rano wyruszył z Warszawy specjalny pociąg z dygnitarzami państwowymi i zaproszonymi gośćmi w stronę Zduńskiej Woli, dokąd przybył o godz. 11,10. O godz. 12,25 pociąg wyjechał z Karsznic nowowybudowaną linją do Bydgoszczy, gdzie odbyła się główna część uroczystości. W nocy z dnia 1 na 2 marca o godz. 4,24 pociąg nadzwyczajny opuścił Bydgoszcz i wzdłuż nowej linji, przez Bąk — Somonino zawiózł gości do końcowego punktu magistrali — Gdyni. W Gdyni nastąpiło zwiedzanie portu i jego urządzeń technicznych, następnie śniadanie dla gości w salach Domu Zdrojowego.

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWEGO DYSPASZERA DLA PORTU GDYŃSKIEGO.

Dnia 1 marca 1933 r. zaprzysiągł Wiceprezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Dr. Władysław Smoleń, w zastępstwie Prezesa Izby, nowego dyspaszera dla portu gdyńskiego, p. Dr. Leona Felde.

RUMUŃSCY GOŚCIE W GDYNI.

Ostatnio bawił w Gdyni w towarzystwie wyższych urzędników ministerstwa komunikacji w Warszawie i gdańskiej dyrekcji kolejowej dyrektor handlowy kolei rumuńskich inż. Duma z małżonką oraz dyrektor rumuńskich państwowych przedsiębiorstw żeglugowych inż. Vasilescu. Złożyli oni wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiemu, poczem zwiedzili port gdyński i jego urządzenia, chłodnię portową itd.

Następnie goście rumuńscy wraz z towarzyszącemi im osobami objechali w samochodach miasto, poczem podejmowani byli śniadaniem, wydanem przez zarząd Izby Handlowej polsko - rumuńskiej w Gdyni. Podczas śniadania serdeczne przemówienie wygłosił członek zarządu Izby dyr. Jasiński, a odpowiedział na nie inż. Vasilescu. Obaj mówcy podkreślili gorące węzy sympatji, oraz realne interesy gospodarcze, jakie łączą oba narody.

NOWE LINJE OKRĘTOWE.

Firma „Bergenske Baltic Transport Ltd.“ w Gdyni zgłosiła w Urzędzie Morskim nową regularną linję okrętową z portu gdyńskiego do portów Ameryki południowej: Rio de Janeiro, Santos i Buenos Aires. Linję tę eksploatować będzie fińskie przedsiębiorstwo żeglugowe „Finnland-Syd Amerika Linjen“ w Helsingforsie, — którego statki zachodzić będą do Gdyni co miesiąc. Pierwsze odjazdy statków na nowej linji oznaczone zostały, jak następuje: 23. II. ss. „Bore VIII“ i 23. III. ss. „Orient“.

Polska Agencja Morska w Gdyni przy współudziale Polskiej Centrali Importu Kawy S. A. w Warszawie prowadzi ze znanem szwedzkiem towarzystwem okrętowem Johnson Line pertraktacje w sprawie uruchomienia bezpośredniej linji okrętowej pomiędzy Gdynią a Ameryką Południową. Pertraktacje te dobiegają końca i linja zostanie niebawem uruchomiona przy pomocy pierwszorzędnych transoceanicznych statków motorowych. Statki kursować będą pomiędzy Gdynią a Rio de Janeiro, Santos, Victoria, Bahia i Buenos Aires.

WYKŁADY INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO.

Instytut Bałtycki, kontynuując cykl wykładów morskich, urządza w najbliższym czasie odczyty w Gdyni:

5 marca 1933 r. „Kwestja bałtycka jako zagadnienie międzynarodowe". Prelegent: prof. Wład. Konapczyński.

25 marca 1933 r. „Przeszłość geologiczna Bałtyku". Prelegent: prof. Jan Nowak.

2 kwietnia 1933 r. „Morze źródłem życia". Prelegent: prof. Michał Siedlecki.

Wykłady Instytutu Bałtyckiego odbywać się będą o godz. 17-tej w auli Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU FABRYKANTÓW I PRZEMYSŁOWCÓW W GDYNI.

Dnia 10 marca 1933 r. o godz. 19-tej odbędzie się walne zebranie Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni, w lokalu firmy F. Skąpski i Ska przy ul. Portowej. Porządek obrad walnego zebrania: 1. Wybór przewodniczącego. 2. Sprawozdanie Zarządu. 3. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej. 4. Dyskusja nad sprawozdaniem, przyjęcie sprawozdania i udzielenie absolutorjum Zarządowi. 5. Wybór prezesa Związku, ustalenie ilości członków Zarządu na rok 1933 oraz wybór członków Zarządu. 6. Wybór Komisji Rewizyjnej na rok 1933. 7. Zatwierdzenie budżetu na rok 1933. 8. Wolne wnioski.

OPŁATY PORTOWE W GDYNI.

II. Opłaty, obciążające ładunek, obejmują następujące rodzaje opłat portowych:

1. — Opłaty od ładunku (brzegowe).

Opłaty od ładunku pobierane są od każdej tony przeładowanego towaru, przyczem każde niepełne 1.000 kg. ładunku liczy się za 1 tonę.

Ładunki o wadze mniejszej niż 1.000 kg. na jednym statku są zwolnione od opłaty.

Przywóz ryb z własnego połowu do portu, jakoteż wyładowanie ich, nie jest uważane za czynność handlową, zatem opłat za te czynności się nie uiszcza. Opłatom brzegowego podlegają natomiast ryby, pochodzące z obcych połowów i przywiezione do portu jako ładunek.

Wszelkie należności, powstałe z tytułu niniejszej opłaty, regulowane są przez kapitana względnie właściciela (armatora) danego statku lub jego agenta (maklera).

Wysokość stawek opłaty od ładunku jest zależna od rodzaju towaru i w tym celu ogół towarów przeładowywanych został podzielony na 5 grup, oznaczonych literami A, B, C, D i E.

Grupa A, obejmująca następujące towary: fosforyty, kamienie brukowe, ziemia, piasek, żwir — prócz gatunków specjalnych, sole potasowe, rudy oraz pokrewne surowce hutnicze i piryty, płaci stawkę **zł. 0,25** za każdą tonę.

Grupa B, obejmująca towary: zboże, strączkowe, ziemniaki, przetwory ziemniaczane, mąka pastewna i makuchowa, sól, makuchy, wytłoczyny, otręby, melasa, kości, śrut i mączka kostna, żużle Thomasa, siano, słoma, trawa morska, cement, gips, marmur ociosany lecz nieszlifowany, cegła, dreny, dachówki, asfalt, ropa naftowa, nafta, olej gazowy, opałowy i wrzecionowy, nawozy azotowe, saletra, soda, bisulfat sodu, żelazo i stal fasonowa, szyny żelazne i stalowe, blachy, rury, drut, cynk i ołów — surowe, smoła i żywica — płaci stawkę **zł. 0,50** za każdą tonę.

Grupa C, obejmująca towary: ryż surowy, mąka wszelka, słód, cukier, nasiona oleiste, siarka, kory garbarskie, celuloza, papier gazetowy i tektura — płaci stawkę **zł. 0,75** za każdą tonę.

Grupa D, obejmująca towary: drzewo nieobrobione i nawpół obrobione (prócz drzewa egzotycznego) jak kloce, podkłady, slipry, kopalniaki, drzewo opałowe i papierówka — płacą za każdy m³:

a) miękkie — zł. 0,25
b) twarde — zł. 0,50.

Grupa E, obejmująca towary: wszelkie towary wysyłane w partjach mniejszych niż 10 ton, jak również towary niewymienione w grupach A, B, C i D, o ile ze względu na swą naturę nie podlegają zaszeregowaniu do jednej z wymienionych grup, płacą zł. 1,— za każdą tonę.

Z taryfy wyjątkowej korzysta: węgiel, koks, brykiety węglowe i złom żelazny, przyczem stawka za węgiel, koks i brykiety węglowe wynosi: **zł. 0,20** i stawka za żelastwo — **zł. 0,35** za każdą tonę.

Od towaru przeładowywanego bezpośrednio ze statku na statek pobierana jest łączna opłata za przeładunek w wysokości 50% opłaty normalnej.

Od towaru, przewożonego w żegludze przybrzeżnej pomiędzy portami i przystaniami na wybrzeżu polskiem i gdańskiem uiszcza się opłatę o 50% mniejsza niż normalna.

Od towaru przewiezionego drogą morską, a następnie wywiezionego tąż samą drogą, w terminie nie późniejszym jak 2 miesiące, licząc od daty przywiezienia, pobiera się opłatę tylko przy wyładunku. Okres dwumiesięczny może być przedłużony o czas przerw w nawigacji, spowodowanych siłą wyższą, jak zamarznięcie portu wyjścia lub przeznaczenia itp.

Zwolnienia.

Od opłat powyższych zwolnione są:

a) ładunki, przeznaczone dla budowy i remontów portów i wybrzeża,
b) przedmioty, przeznaczone do własnych potrzeb statków, stojących w porcie, poczta oraz bagaż pasażerski,
c) towary przeładowywane pomiędzy nabrzeżami portowemi a statkami przychodzącemi z Wisły lub wychodzącemi na Wisłę.

2. — Opłaty za składowanie ładunku (towarów).

Podstawą do obliczania składowego w porcie gdyńskim jest m² i dzień (metrodzień).

Opłaty za składowanie towarów rozpadają się na opłaty za krótkoterminowe składowanie i długoterminowe.

Wysokość stawek jest zależna od rodzaju towaru i czasu, w którym towar pozostaje na składzie i wzrost jej postępuje progresywnie. Od stawek zasadniczych istnieją dla poszczególnych towarów stawki ulgowe, ustalane każdorazowo przez Urząd Morski na pewien ściśle określony okres czasu lub bezterminowo. O ile okres czasu, na który była dla danego towaru przyznana stawka ulgowa, upływa, Urząd Morski ustala nowy okres, a niekiedy zmienia również, zależnie od warunków, wysokość stawki ulgowej.

A. Opłaty za składowanie krótkoterminowe.

1. Drobnica i ładunki wysokowartościowe.
   Opłaty zasadnicze wynoszą:
   za pierwsze 5 dni po zł. 0,04 dziennie
   za dalsze 8 dni po zł. 0,08 dziennie
   za następne dni po zł. 0,16 dziennie
2. Owoce południowe.
   Opłata zasadnicza wynosi:
   za pierwsze 3 dni — bezpłatnie

za dalsze 5 dni po zł. 0,04 dziennie
za dalsze 8 dni po zł 0,08 dziennie
za następne dni po zł. 0,16 dziennie.

Ulgi dla składowania owoców południowych przyznane są na okres bezterminowy, przyczem stawki zasadnicze nie ulegają zmianie.

3. Bawełna.

Stawki zasadnicze są takie same jak i dla drobnicy (vide punkt 1), przyczem bawełna w okresie od 31 grudnia 1931 r. do 1 lipca 1932 r. korzystała z następujących ulg:

a) przy zadeklarowaniu na krótkoterminowy okres składowania
za pierwsze 5 dni bezpłatnie
za dalsze 10 dni po zł. 0,04 dziennie
za dalsze 15 dni po zł. 0.08 dziennie
za następne dni po zł. 0.16 dziennie.

b) przy zadeklarowaniu na długoterminowy okres składowania —
za pierwsze 5 dni bezpłatnie
za pierwszy miesiąc lub jego część (30 dni) zł. 1.— miesięcznie
za dalsze dni po zł. 0,04 dziennie
(Pierwsze 5 dni liczy się jako okres manipulacyjny, — o ile w tym czasokresie przypadają święta, okres 5 dni przedłuża się o ilość dni świątecznych t. j. liczy się 5 dni faktycznej pracy).

4. Tomasyna.
Stawki zasadnicze wynoszą:
za pierwsze 30 dni po zł. 0,05 dziennie
za dalsze 30 dni po zł. 0,08 dziennie
za następne dni po zł. 0.11 dziennie.
W okresie od 1 kwietnia 1932 r. do 30 czerwca 1932 r. za składowanie tomasyny liczono bez zastosowania progresji po zł. 0.06 dziennie.

5. Saletra. Za składowanie saletry obowiązują te same stawki zasadnicze co i za tomasynę, przyczem z ulg, stosowanych do tomasyny, saletra nie korzysta.

6. Śledzie.
Za składowanie śledzi pobierane są opłaty według stawek za składowanie towarów masowych (vide punkt 12) przyczem w okresie od 1 stycznia do 1 maja 1932 r. śledzie korzystały z ogólnej stawki ulgowej bez zastosowania progresji po zł. 0,06 dziennie.

7. Cukier.
Za składowanie cukru pobierane są opłaty według stawek towarów masowych (vide punkt 12) przyczem w okresie od 31 marca do 31 maja 32 r. cukier korzystał ze stawki ulgowej bez zastosowania progresji po zł. 0,06 dziennie, minus 20% powierzchni na przejścia.

8. Sole potasowe.
Za składowanie soli potasowych pobierane są opłaty według stawek za składowanie towarów masowych (vide p. 12), przyczem od 15 lipca 1932 r. aż do odwołania sole potasowe korzystają ze stawki ulgowej wyjątkowej (tylko S. A. Ekspl. Soli Potas.) po zł. 0.04 dziennie bez zastosowania progresji.

9. Ziemniaki.
Za składowanie ziemniaków pobierane są opłaty według stawek towarów masowych (vide p. 12), przyczem w okresie od 1 kwietnia 1932 r. do 30 czerwca 1932 r. ziemniaki korzystały z ogólnej stawki ulgowej bez zastosowania progresji po zł. 0,05 dziennie. Przy składowaniu ziemniaków zarezerwowana powierzchnia liczy się za zajętą według pól.

10. Narzędzia przeładunkowe.
Za składowanie narzędzi przeładunkowych pobierane są opłaty według stawek towarów masowych (vide p. 12), przyczem narzędzia przeładunkowe korzystają z bezterminowej ogólnej stawki ulgowej bez progresji po zł. 0,06 dziennie.

11. Skóry surowe (suche i mokre).
Za składowanie skór surowych pobierane są opłaty według stawek towarów masowych (vide p. 12), przyczem skóry surowe korzystają z ogólnej stawki ulgowej bez zastosowania progresji, w okresie od 17 lutego 1933 r. do 30 czerwca 1933 r. po zł. 0.06 dziennie przy minimalnym czasokresie składowania 14 dni.

12. Przesyłki i ładunki (towary) masowe niewymienione w punktach 1, 2, 3, 4, 5 i 10.
Towary masowe opłacają następujące stawki zasadnicze:
za pierwsze 15 dni po zł. 0.04 dziennie
za dalsze 15 dni po zł. 0,06 dziennie
za dalsze 15 dni po zł. 0.08 dziennie
za dalsze 15 dni po zł. 0.14 dziennie
za następne dni po zł. 0,25 dziennie.
13. Szmaty jutowe do opakowywania bawełny.
Za składowanie tych towarów pobierane są opłaty według stawek towarów drobnicowych (vide p. 1), przyczem korzystają one z ogólnej stawki ulgowej na okres bezterminowy tak jak i bawełna, jednak bez uwzględnienia 3-dniowego okresu manipulacyjnego stosowanego przy bawełnie (vide bawełna).
14. Ekstrakt quebracho (garbnik).
Za składowanie ekstraktu quebrachowego pobierane są opłaty według stawek towarów masowych (vide p. 12), przyczem korzysta ten towar z ogólnej stawki ulgowej na okres bezterminowy bez zastosowania stawki zł. 0.25 w okresie od 1 stycznia do 1 lipca 1933 r., jak to ma miejsce przy towarach masowych.
15. Wełna.
Za składowanie wełny pobierane są opłaty według stawek towarów drobnicowych (vide p. 1), przyczem korzysta ona z 2 dniowego okresu manipulacyjnego bezpłatnego, podobnie jak bawełna w okresie od 1 stycznia do 1 kwietnia 1933 r.

B. Opłaty za składowanie długoterminowe.

Zasadnicza wysokość opłat za długoterminowe składowanie towarów nie została jeszcze ustalona. Dotychczas za składowanie w magazynie długoterminowym (hangar portowy Nr. 3) bawełny, cukru i towarów drobnicowych pobierane są opłaty według następujących norm ulgowych:
a) dla bawełny ogólna stawka prowizoryczna bez zastosowania progresji wynosi za okres bezterminowy po zł. 0,60 miesięcznie, licząc każde pełne lub rozpoczęte 30 dni za jeden miesiąc;
b) dla cukru ogólna stawka prowizoryczna bez zastosowania progresji wynosi w okresie od 1 września 32 r. do 31 marca 33 r. zł. 0.04 za każdy dzień z potrąceniem 30% zajętej powierzchni na przejścia;
c) dla towarów drobnicowych ogólna stawka prowizoryczna bez zastosowania progresji wynosi w komorze Nr. 11 aż do odwołania zł. 1.20 miesięcznie, licząc każde pełne lub rozpoczęte 30 dni za jeden miesiąc.

Dla innych towarów, których nie można zaszeregować do żadnego z wymienionych punktów a, b i c, obowiązują stawki według umowy.

Przy składowaniu towarów w magazynie długoterminowym obowiązuje wynajmowanie całkowitych komór a nie ich części.

(Dalszy ciąg w następnym numerze).

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk z Gdyni 7. III. — z Gdańska 11. III.
s/s Poseidon z Gdyni 14. III. — z Gdańska 18. III.
s/s Cieszyn z Gdyni 21. III. z Gdańska 25. III.

Do Rygi

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Mercur z Gdyni 6. III.
s/s Uranus z Gdyni 13. III.
s/s Mercur z Gdyni 20. III.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska

s/s Ingeborg z Gdyni 18. III.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn z Gdyni 7. III. — z Gdańska 10. III.
s/s Tczew z Gdyni 14. III. — z Gdańska 17. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Orest z Gdyni 6. III. — z Gdańska 8. III.
s/s Condor z Gdyni 9. III. z Gdańska 11. III.
s/s Perseus z Gdyni 13. III. — z Gdańska 15. III.
s/s Nereus z Gdyni 16. III. — z Gdańska 18. III.

Do Amsterdamu — Amsterdam

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Perseus z Gdyni 6. III. — z Gdańska 9. III.
s/s Euterpe z Gdyni 13. III. — z Gdańska 16. III.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn z Gdyni 7. III. — z Gdańska 10. III.
s/s Śląsk z Gdyni 21. III. — z Gdańska 24. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Condor z Gdyni 9. III. — z Gdańska 11. III.
s/s Ibis z Gdyni 20. III. — z Gdańska 22. III.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Kaete z Gdyni 4. II. — z Gdańska 8. III.
s/s Borkum z Gdyni 7. III. — z Gdańska 11. III.
s/s Hinrich z Gdyni 11. III. — z Gdańska 15. III.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Mercur z Gdańska — 11. III.
s/s Uranus z Gdańska — 18. III.
s/s Mercur z Gdańska — 25. III.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa lub substyt. z Gdańska 15. III. — z Gdyni 16. III.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. z Gdańska 8. III. — z Gdyni 9. III.
s/s Baltonia lub substyt. z Gdańska 22. III. — z Gdyni 23. III.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów z Gdańska 8. III. — z Gdyni 9. III.
s/s Lublin z Gdańska 15. III. — z Gdyni 16. III.

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hindsholm — około (about) 4. III. z Gdańska
Uwaga: Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8—10 dni
Notice: Steamer loads at Gdynia for West England about every 8—10 days.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber z Gdyni 15. III. — z Gdańska 18. III.
s/s Magnus z Gdyni 27. III. — z Gdańska 1. IV.

Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8—10 dni
Notice: Steamers load at Gdynia for France about every 8—10 days

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 8. III. — z Gdańska 11. III.
s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 15. III. — z Gdańska 18. III.

Uwaga: s/s Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday: z Gdańska w każdy czwartek — from Danzig every Thursday —

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa z Gdańska 9. III. — z Gdyni 13. III.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus z Gdańska 9. III. — z Gdyni 11. III.
s/s Akershus z Gdańska 22. III. — z Gdyni 24. III.

Do Malmö — Helsingfors — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Anna Gretha z Gdańska 14. III.

Do Lubeki (Lübeck)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa z Gdańska 9. III. — z Gdyni 13. III.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro z Gdyni 8/9. III.
s/s Charkow z Gdyni 22/23. III.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger z Gdańska 13. III. — z Gdyni 15. III.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa, Izmir)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Vikingland z Gdyni 11. III. — z Gdańska 14. III.
m/s Hemland z Gdyni 24. III. — z Gdańska 25. III.
m/s Erland z Gdyni 30. III. — z Gdańska 31. III.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork 11. III. z Gdyni
s/s Scanmail 26. III. z Gdyni

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski z Gdyni 13. III.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient lub (or) Herakles z Gdańska — w końcu marca — End of March

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA
Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanmail 1. III.	s/s Scanmail 16. III.
s/s Scanstates 8. III.	s/s Scanstates 23. III

Linja Gdynia—Ameryka

z Nowego Yorku s/s Pułaski 24. II. — przyjazd do Gdyni 8. III.
z Nowego Yorku s/s Pułaski 31. III. — przyjazd do Gdyni 12. IV.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga s/s Kaete 1. III. — przyjazd do Gdyni 4. III.
z Hamburga s/s Borkum 4. III.. — przyjazd do Gdyni 7. III.
z Hamburga s/s Hinrich 8. III. — przyjazd do Gdyni 11. III.
z Hamburga s/s Alexandria 11. III. — przyjazd do Gdyni 14. III.
z Hamburga s/s Birgit 15. III. — przyjazd do Gdyni 18. III.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Tczew — 10. III.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn — 17. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Condor 4. III. — przyjazd do Gdyni 9. III.
z Rotterdamu — s/s Perseus 7. III. — przyjazd do Gdyni 13. III.
z Rotterdamu — s/s Nereus 11. III. — przyjazd do Gdyni 16. III.
z Rotterdamu — s/s Ibis 14. III. — przyjazd do Gdyni 20. III.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Mercur 2. III. — przyjazd do Gdyni 6. III.
z Bremy — s/s Uranus 9. III. — przyjazd do Gdyni 13. III.
z Bremy — s/s Mercur 16. III. — przyjazd do Gdyni 20. III.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Śląsk 1. III.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 15. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — s/s Condor 2. III. — przyjazd do Gdyni 9. III.
z Antwerpji — s/s Ibis 11. III. — przyjazd do Gdyni 20. III.
z Antwerpji — s/s Condor 23. III. — przyjazd do Gdyni 30. III.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. (Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Warszawa 9. III. — przyjazd do Gdańska 12. III.
z Londynu s/s Warszawa 23. III. — przyjazd do Gdańska 26. III.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka (Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
s/s Baltonia 8. III.	s/s Baltonia 9. III.
s/s Baltonia 21. III.	s/s Baltonia 23. III.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. (Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull s/s Lublin 9. III. — przyjazd do Gdańska 12. III.
z Hull s/s Lwów 16. III. — przyjazd do Gdańska 19. III.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux—La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Tiber — około (about) 1/2. III.	s/s Tiber — około (about) 6/8. III.
s/s Magnus — około (about) 10/11. III.	s/s Magnus — około (about) 15/17. III.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Algarve 7. III.	—	—
s/s Charkow 12. III.	13. III.	20. III.
s/s Tomsk 20. III.	—	—

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk
Mediterranean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig
(Marseilles, Genoa, Leghorn, Naples, Catania, Messina, Palermo, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadiz, Tunis, Algiers, Casablanca, Lisbon, Oporto, Madeira).

F. G. Reinhold Ltd.

z — from	s/s Ebro	s/s Charkow
Tarragona	—	—
Valencia	24. II.	8. III.
Malaga	26. II.	10. III.
Cadiz	—	—
at Gdynia	8. III.	20. III.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk
Sicily — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Catalonia — ładuje (loads) 25/28. II. — przyjazd do Gdyni 13. III.
s/s Iberia — ładuje (loads) 9/11. III. — przyjazd do Gdyni 28. III.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Scandinavia — ładuje (loads) 27. II. — 3. III.
s/s Bothnia — ładuje (loads) 10. III. — 14. III.

Palestyna (Haifa—Jaffa) — Gdynia
Palestine (Haifa—Jaffa) — Gdynia

Svenska Orient Linien — Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Aleksandria	Jaffa	Haifa	Gdynia
m/s Hemland — ładuje (loads)	24. II.	—	25. II.—3. III.	25. III
m/s Erland — ładuje (loads)	11. III.	—	—	30. III.
m/s Nordland — ładuje (loads)	26. III.	—	—	—

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
m/s Topeka	28. II.	5. III.	—
s/s Togela	8. III.	15. III.	21. III.
m/s Svaneholm	15. III.	25. III.	—
m/s Tortugas	28. III.	5. IV.	—
m/s Vasaholm	8. IV.	15. IV.	21. IV.
m/s Toledo	18. IV.	25. IV.	—
m/s Blankaholm	28. IV.	5. V.	—

Casablanca — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — ładuje (loads) 28. II. — przyjazd do Gdyni — due at Gdynia 15. III.

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

ładuje (loads)	oczekiwany w Gdyni expected at Gdynia
s/s Equator w 1-szej połowie marca 1-st Half of March	około (about) 25. IV.
s/s Mercator w końcu marca End of March	około (about) 10. V.
s/s Bore IX w połowie kwietnia Middle of April	około (about) 30. V.



ANTWERPJA JAKO PORT WĘGLOWY.

Konkurencja Antwerpji i Rotterdamu w zakresie przeładunku towarów masowych, a przedewszystkiem węgla, rud i nawozów sztucznych, staje się z każdym rokiem ostrzejszą. Z naszego punktu widzenia najciekawszą jest walka konkurencyjna tych dwóch portów w zakresie przeładunku węgla eksportowego, w której to walce Antwerpja zyskuje coraz to większe szanse, na niekorzyść Rotterdamu.

Do niedawna jeszcze port antwerpijski był w pierwszym rzędzie portem importowym i eksportowym dla towarów drobnicowych (t. zw. Stückgüterhafen), podczas gdy przeładunek towarów masowych był stosunkowo nieznaczny. Rotterdam natomiast stanowił typ portu przemysłowego, przedewszystkiem do przeładunku towarów masowych i dzięki tym właśnie przeładunkom zawdzięczał swój wysoki ilościowo poziom obrotów rocznych, największy z pośród wszystkich portów europejskich. W latach powojennych ta specjalizacja omawianych portów powoli zanikała, przez coraz większe przystosowywanie portu antwerpijskiego do manipulacji towarów masowych.

W dobie obecnej port antwerpijski jest równie dobrze przystosowany do przeładunków drobnicowych, jak i masowych i z tego powodu konkurencja z Rotterdamem staje się z każdym rokiem ostrzejszą.

Bardzo często jeszcze słyszy się opinję w sferach morskich (urabianą przez konkurencję), że port w Antwerpji nie jest dostatecznie przystosowany do przeładunku towarów masowych, oraz że jest w odniesieniu do tych towarów droższy od Rotterdamu. W odniesieniu do eksportu węgla dodaje się jeszcze i ten argument, że frachty na wyj-

ściu z Antwerpji są wyższe od frachtów z Rotterdamu. Przeglądając jednak notowania frachtowe z ostatniego okresu, łatwo skonstatować można, że frachty te są dla obu portów prawie jednakowe. Poziom stawek frachtowych jest przytem o wiele niższy od frachtów wyjściowych z innych portów, a to dzięki temu, że tak w Antwerpji, jak i w Rotterdamie znajduje się zawsze dużo „outsidr'ów" greckich, włoskich i angielskich, którzy przywiózłszy zboże z portów Morza Czarnego lub z La Platy, poszukują ładunków powrotnych (przeważnie węgla) do Ameryki Południowej lub na Morze Śródziemne. celem zmniejszenia swych kosztów powrotu do portów zbożowych.

Również koszta przeładunkowe są w Antwerpji te same w odniesieniu do towarów masowych jak w Rotterdamie, dzięki wprowadzonym ostatnio udogodnieniom technicznym.

Do niedawna jeszcze, kiedy eksport i import węgla kierował się przedewszystkiem przez Rotterdam, zdarzało się, że statek przywiózłszy ładunek zboża do Antwerpji, szedł następnie po węgiel. stanowiący jego ładunek powrotny, do Rotterdamu. Obecnie statki te znajdują ładunki powrotne węgla na miejscu w Antwerpji, co stanowi korzyść tak dla armatorów, którzy nie potrzebują kierować statków do Rotterdamu i opłacać podwójne opłaty portowe i koszty przejazdu, jak i dla eksporterów węgla, którzy dzięki powyższemu otrzymują niższe stawki frachtowe.

Co do stawek frachtowych, to ostatnio zafrachtowano w Antwerpji dwa ładunki węgla do Montréal po 6 sh za t., co stanowi stawkę bardzo korzystną. W kierunku La Plata i Ameryki Południowej frachtowano w ostatnim czasie wprawdzie mało, ale zawsze dzięki dużej podaży tonażu greckiego i włoskiego uzyskiwano korzystne stawki frachtowe.

W ostatnim czasie przechodzą przez Antwerpję większe ilości węgla z Zagłębia Saary oraz węgla belgijskiego, skierowywane na rynki śródziemnomorskie i do Marokko. Przeładunkiem węgla w Antwerpji zajmuje się Sp. Akc. „Stocatra", która udoskonaliła technikę tego przeładunku z wagonów lub berlinek na statki morskie, przez co port antwerpijski stoi obecnie na równym poziomie w tej dziedzinie z portem rotterdamskim.

PRZEPISY ŻEGLUGOWE I CELNE W ŻEGLUDZE PRZYBRZEŻNEJ W NIEMCZECH.

Niemieckie prawo morskie rozróżnia w żegludze przybrzeżnej 3 typy: podróże bliskie (Nahfahrt), podróże przybrzeżne (Küstenfahrt) i małe (Kleinefahrt).

Zakwalifikowania statku do poszczególnych typów żeglugi przybrzeżnej dokonywa specjalna zawodowa organizacja morskiego ubezpieczenia od wypadków (Seeberufsgenossenschaft), która zbadawszy statek, wydaje na piśmie ocenę jego klasy. W zaświadczeniu tem ustala się również, kto jest uprawniony do prowadzenia statku i jakie musi posiadać kwalifikacje. Tak np. kapitan statku dopuszczonego do pierwszego typu podróży musi posiadać świadectwo uzdol-

nienia do żeglugi przybrzeżnej jako żeglarz (Schiffer auf Küstenfahrt), a ponadto, o ile statek ten przewozi również podróżnych, kapitan jego musi mieć świadectwo uzdolnienia jako sternik w małej żegludze (Steuermann auf kleiner Fahrt). Szczegółowe przepisy w tej dziedzinie zawiera „Verordnung des Reichswirtschaftsminister vom 25. Juli 1925 auf Grund § 4 der Seemannsordnung", a ponadto zbiór różnych przepisów morskich z tego działu obejmuje książka „Seerechtliche Gesetze und Verordnungen" w opracowaniu Dr. praw Henryka Kuhl'a, wydawnictwo nakładu Emil Roth, Giessen 1929 r.

Wszystkie statki, dopuszczone do żeglugi przybrzeżnej, mają prawo, bez specjalnego zezwolenia, przewożenia towarów, przyczem jeżeli chodzi o towary pochodzenia zagranicznego przewożone z obrębu wolnej strefy lub składów wolnocłowych jednego portu do drugiego, muszą być zachowane przepisy celne, przewidujące przy załadowaniu zakładanie plomb celnych i wydawanie w odniesieniu do danego towaru t. zw. Zollbegleitschein, a w rzadkich wypadkach przydzielanie konwojenta.

Przy zbliżaniu się do portu przeznaczenia statek z towarem musi pokazać flagę celną na znak, że wiezie towar, podlegający odprawie celnej.

SPRZEDAŻ STATKÓW LLOYDU I HAPAGU, PRZEZNACZONYCH NA DEMONTAŻ.

W ostatnich dniach niemieckie towarzystwa okrętowe Północnoniemiecki Lloyd i Hapag sprzedały na demontaż ogółem 28 statków o pojemności 171.176 Br. R. T. Hapag dostarczył 13 statków o pojemności 75.783 Br. R.T., Lloyd zaś 15 statków o pojemności 94.393 Br. R.T. Statki Hapagu będą zdemontowane głównie na stoczniach „Blohm & Voss" oraz „Deutsche Werft", Lloyd'u zaś na stoczniach „Deschimag'u".

IMPORT WĘGLA PRZEZ PORTY WŁOSKIE W 1932 R.

Poniższe zestawienie podaje import węgla przez porty włoskie w 1931 i 1932 roku:

	1931	1932
	(w tonach metr.)	
Genua	2.618.747	2.230.554
Savona	1.234.828	1.130.227
Livorno	716.689	601.601
Civita Vecchia	611.205	510.346
Neapol	691.953	575.283
Palermo	148.548	111.865
Catania	109.839	50.889
Triest	527.760	—
Fiume	47.659	27.392
Wenecja	1.115.879	922.350
Ancona	266.546	140.583
Bari	85.654	84.303

STRATY FLOTY ŚWIATOWEJ W 1932 R.

Według danych „Germanischer Lloyd", flota światowa straciła w 1932 r. 337 statków o pojemności 419.958 Br. R. T., podczas gdy w 1931 roku straty te wynosiły 369 statków o pojemności 335.471 Br. R. T. Na straty w 1932 roku składa się 309.907 Br. R. T. parowców. 64.960 Br. R. T. motorowców, 5.602 Br. R. T. żaglowców motorowych i 39.489 Br. R. T. zwykłych żaglowców.

STAWKI FRACHTOWE W DANJI.

Duński wskaźnik liczbowy frachtów, podany przez Duński Departament Statystyczny, wynosi za miesiąc styczeń br. 94,7, podczas gdy w grudniu ub. r. wynosił tylko 92,9 (biorąc za podstawę styczeń—marzec 1925 = 100).

Poniżej podaje się zestawienie, które ilustruje wahania stawek frachtowych od stycznia 1932 do stycznia 1933 roku.

styczeń 1932	92,4	sierpień 1932	87,4
luty 1932	91,4	wrzesień 1932	90,0
marzec 1932	90,8	październik 1932	90,9
kwiecień 1932	87,8	listopad 1932	92,5
maj 1932	87,5	grudzień 1932	92,9
czerwiec 1932	86,3	styczeń 1933	94,7
lipiec 1932	86,5		

Zwyżka frachtów w miesiącu styczniu br. została spowodowana podniesieniem się kursu funta angielskiego i dolara amerykańskiego.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ NIEMIECKI.

Z początkiem lutego br. było unieruchomionych w portach niemieckich 916.936 Br. R. T.: oznacza to w porównaniu z grudniem ub. r. zmniejszenie się unieruchomionego tonażu o około 250.000 Br. R. T. Spadek ten jest spowodowany przedewszystkiem sprzedażą około 500.000 Br. R. T. statków na demontaż. Obecnie 26,5% floty niemieckiej jest unieruchomionej, podczas gdy z początkiem grudnia ub. r. było unieruchomionej 30,1% floty.

RUCH STATKÓW W PORTACH NIEMIECKICH W 1932 R.

Ruch portowy w niemieckich portach bałtyckich w 1932 roku zmniejszył się w porównaniu z 1931 r. o 21,1%. Jedynie Królewiec wykazuje wzrost obrotów o 2,4%. Najbardziej zmniejszył się ruch okrętowy w Kilonji (31,8%) i w Rostoku (28,7%). Ruch Szczecina zmniejszył się o około 10%. Obroty portów morza północnego zmniejszyły się przeciętnie o 9,9%; Hamburga o 12,5%; Bremy o 19,3%. Obroty Bremerhafen zwiększyły się o 5%, Emden o 23%, Nordenham o 28,6%.

RUCH STATKÓW W KOPENHADZE.

W miesiącu styczniu br. zawinęło do portu kopenhaskiego 1.373 statki o pojemności 483.611 R. T., podczas gdy w grudniu ub. r. 1.633 statki o pojemności 490.385 R. T. Kolejność bandery była następująca:

Danja	969	statków	o	pojemności	307.876	R. T.
Szwecja	210	„	„	„	54.019	„
Norwegja	16	„	„	„	27.713	„
Niemcy	100	„	„	„	21.799	„
Anglja	17	„	„	„	11.926	„
Francja	2	„	„	„	1.626	„
Finlandja	19	„	„	„	15.085	„
Holandja	20	„	„	„	10.309	„
Litwa	6	„	„	„	6.618	„
Estonja	4	„	„	„	1.422	„
Islandja	2	„	„	„	1.832	„
Ameryka	3	„	„	„	9.765	„
Japonja	1	„	„	„	4.847	„
Grecja	1	„	„	„	2.021	„
Włochy	1	„	„	„	3.109	„
Polska	**1**	„	„	„	**1.121**	„
Węgry	1	„	„	„	2.523	„
	1.373				483.611	R. T.

RUCH STATKÓW W PORTACH FIŃSKICH W 1932 R.

Na wejściu

Miesiąc	z ładunkiem		w balaście		razem	
	ilość statków	tonaż	ilość statków	tonaż	ilość statków	tonaż
1932						
styczeń	116	89.698	59	44.951	175	134.649
luty	108	85.572	59	65.398	167	150.970
marzec	104	80.943	25	28.588	129	109.531
kwiecień	128	101.985	34	42.117	162	144.102
maj	321	180.316	250	156.017	571	336.333
czerwiec	428	237.377	418	245.630	846	483.007
lipiec	382	231.533	401	275.792	783	507.325
sierpień	382	250.919	322	213.354	704	464.273
wrzesień	324	205.164	334	209.566	658	414.730
październik	388	202.289	312	203.485	700	405.774
listopad	355	203.726	251	170.089	606	373.815
grudzień	211	159.285	160	105.152	371	264.437
stycz.-grudz.	3.247	2.028.807	2.625	1.760.139	5.872	3.788.946
1931						
stycz.-grudz.	3.264	2.114.034	2.560	1.672.561	5.824	3.786.595

Na wyjściu

Miesiąc	z ładunkiem		w balaście		razem	
	ilość statków	tonaż	ilość statków	tonaż	ilość statków	tonaż
1932						
styczeń	175	140.852	10	10.374	185	151.226
luty	149	135.687	6	1.867	155	137.554
marzec	127	111.763	7	5.091	134	116.854
kwiecień	153	133.615	17	8.505	170	142.120
maj	431	236.511	149	37.664	580	274.175
czerwiec	712	436.527	149	40.867	861	477.394
lipiec	686	490.686	116	40.687	802	531.373
sierpień	595	419.561	121	40.421	716	459.982
wrzesień	535	364.252	166	64.956	701	429.208
październik	549	368.068	192	54.030	741	422.098
listopad	459	340.457	151	44.431	610	384.888
grudzień	342	247.420	64	28.779	406	276.199
stycz.-grudz.	4.913	3.425.399	1.148	377.672	6.061	3.803.071
1931 stycz.-grudz.	4.986	3.400.583	939	446.728	5 925	3.847.311

RUCH STATKÓW W TALLINNIE.

W styczniu br. zawinęło do portu w Tallinnie 61 statków o pojemności 38.490 R. T., w tem załadowanych 49 statków o pojemności 29.874 R. T., zaś 12 statków o pojemności 8.616 R. T. w balaście. W tym czasie opuściły port talliński 54 statki o pojemności 33.001 R. T., w tem z ładunkiem 41 statków o pojemności 27.568 N. R. T., w balaście zaś 13 statków o pojemności 5.433 N. R. T. W porównaniu z miesiącem styczniem ubiegłego roku ruch portowy zmniejszył się o 12,80% pod względem tonażu, 17,85% pod względem ilości statków. Kolejność bander była następująca:

Estonja	13	statków	o	pojemności	11.528	N. R. T.
Niemcy	16	„	„	„	10.324	„
Finlandja	16	„	„	„	7.726	„
Szwecja	9	„	„	„	3.801	„
Polska	**3**	„	„	„	**2.274**	„
Anglja	2	„	„	„	2.008	„
Francja	1	„	„	„	813	„
Rumunja	1	„	„	„	16	„

OBROTY TOWAROWE PORTÓW MORZA PÓŁNOCNEGO w 1932 R.

Obroty towarowe w 1932 roku w pięciu największych portach północnych zmniejszyły się w porównaniu z 1931 rokiem w imporcie

o 7,5 miljona ton. w eksporcie zaś 6,89 milj. ton. Poniższe zestawienie wykazuje obroty towarowe w 1931 i 1932 r. w Hamburgu, Bremie, Amsterdamie, Rotterdamie i Antwerpji.

	Na wejściu	Na wyjściu	Razem
Hamburg:			
styczeń-grudzień 1931	14.875	8.276	23.251
styczeń-grudzień 1932	12.953	6.874	19.827
spadek	— 2.022	— 1.402	— 3.424
procentowo	— 13,5	— 17,0	— 14,8
Brema:			
styczeń-grudzień 1931	4.207	1.986	5.193
styczeń-grudzień 1932	2.961	1.933	4.894
spadek	— 246	— 53	— 299
procentowo	— 7,7	— 2,7	— 5,8
Amsterdam:			
styczeń-grudzień 1931	3.890	1.627	5.517
styczeń-grudzień 1932	3.491	1.243	4.734
spadek	— 399	— 384	— 783
procentowo	— 10,2	— 24,0	— 14,2
Rotterdam:			
styczeń-grudzień 1931	15.844	11.164	27.008
styczeń-grudzień 1932	12.171	7.936	20.107
spadek	— 3.673	— 3.228	— 6.901
procentowo	— 23,2	— 28,8	— 25,6
Antwerpja:			
styczeń-grudzień 1931	10.523	8.376	18.890
styczeń-grudzień 1932	9.363	6.553	15.916
spadek	— 1.160	— 1.823	— 2.983
procentowo	— 11,0	— 21,7	— 15,8

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Ceny bekonów na Giełdzie Londyńskiej w dniu 24. ub.m. kształtowały się nadal zwyżkowo:

Notowano w sh za 1 cwt.:

bekon angielski	92 —106
„ irlandzki	62 — 76
„ kanadyjski	54 — 57
„ duński	56 — 62
„ holenderski	51 — 57
„ estoński	54 — 57

bekon łotewski	54 — 56
„ litewski	49 — 56
„ polski	48 — 54
„ szwedzki	55 — 58

Zwyżka cen w porównaniu z poprzednim tygodniem przedstawia się następująco: bekon duński zwyżkował o 2 sh.: szwedzki o 1—2 sh.; holenderski o 2—4 sh.; polski o 3 sh.: litewski o 3—4 sh. — Jedynie bekon irlandzki pozostał bez zmiany. Polskie bekony w Hull notowano 48—58 sh.; w Liverpool 47—53 sh.; w Cardiff 57 sh. — Dowozy do Londynu w tygodniu sprawozdawczym wyniosły ogółem 49.876 cwt.: z czego na Danję przypada 23.261: na Szwecję 2.935; na Polskę 11.764: na Holandję 4.343. Danja wysłała na rynek angielski ogółem 33.303 baloty bekonów.

W dniach 21/23 lutego br. wysłano z Polski do Anglji ogółem 8.297 bałotów, z których 3.442 z przeznaczeniem do Londynu. Pomimo mocniejszych cen rynek w tygodniu sprawozdawczym był ożywiony, zapotrzebowanie wbrew przewidywaniu wzmożone, tendencja mocna.

Według danych Polskiego Związku Bekonowego ostatni ubój polski wynosił 16.639 sztuk, co w porównaniu z poprzednim tygodniem stanowi spadek o ca. 800 sztuk.

Przyznany Polsce przez Anglję kontyngent na okres od 22 lutego do 21 marca rb. jest taki sam jak w miesiącach poprzednich i wynosi ca. 4.330 ton (łącznie z Gdańskim Związkiem Bekonowym).

W SPRAWIE EKSPORTU ZIEMNIAKÓW DO FRANCJI.

Państwowy Instytut Eksportowy miał możność stwierdzić, że niektórzy zainteresowani niezupełnie ściśle interpretują brzmienie pozycji 83 francuskiej taryfy celnej. w odniesieniu do cła obowiązującego we Francji na ziemniaki.

Wobec powyższego Instytut wyjaśnia, że stawka celna w wysokości fr. 42,— za 100 kg. nie będzie stosowana na ziemniaki pochodzące ze zbiorów poprzedniego roku, nawet wówczas, jeśli importowane są w czasie od 1 marca do 1 lipca; wobec czego dla ziemniaków polskich obowiązywać będzie stawka w wysokości 30,— fr. od 100 kg.

Podwyższone stawki celne. o czem Instytut zawiadomił pismem swem z dnia 25. ub. m. L. R/1901/33, ustalone zostały z ważnością do dnia 1 października r. b.

Równocześnie Instytut wyjaśnia, że kontyngenty na ziemniaki zniesione zostały narazie jedynie na I. kwartał.

W SPRAWIE EKSPORTU ZIEMNIAKÓW DO SZWAJCARJI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje. że Rząd szwajcarski udzielił Polsce w drodze wyjątku 100% przywozu polskiego sadzeniaków z 1931 roku, aczkolwiek innym państwom poza Belgją przyznano tylko 50% przeciętnego przywozu za okres 1929-32. Wobec tego kontyngent nasz wynosić będzie **39.053 q.**

Powodem skontyngentowania sadzeniaków był fakt, iż na skutek wielkiego spadku cen sadzeniaki zużytkowane były do jedzenia, korzystając przytem ze znacznie niższej stawki celnej. niż zwykłe ziemniaki jadalne.

GRZYBY SUSZONE W NIEMCZECH ZACHODNICH.

Konsulat R. P. w Essen wszczął akcję wprowadzenia na rynek tamtejszy grzybów suszonych i w proszku i poczynił starania, by zbadać, czy istnieją możliwości zbytu tych towarów. Jak się okazuje z przeprowadzonych badań, grzyby suszone są w Zachodnich Niemczech produktem zupełnie nieznanym, jedynie znane są w postaci konserw, które jednak również zbyt wielkim popytem nie cieszą się. Co się tyczy proszku grzybnego, to ten nie może mieć narazie powodzenia, jako produkt całkowicie nowy i nieznany.

Chcąc wprowadzić grzyby suszone na tamtejszy rynek, należałoby rozpocząć akcję od podstaw, t. zn. zapoznać kupiectwo i społeczeństwo z tym produktem. Akcję taką, jak oświadczyli kupcy w rozmowach, należałoby rozpocząć propagandą w szpitalach, szkołach gospodarskich i większych restauracjach. Instytucjom tym należałoby uzmysłowić odżywcze wartości grzybów (zapomocą prospektów, wyników badań laboratoryjnych, wykazów itd.) Dopiero dzięki takiej akcji możnaby liczyć na wzbudzenie zainteresowania wśród szerszej publiczności. Kupcy tamtejsi boją się trzymać na składzie suszone grzyby, ponieważ ze względu na słaby odbyt, towar ten szybko psuje im się (robaki), nie umieją go bowiem odpowiednio przechowywać. Dlatego też wolą trzymać grzyby w puszkach. Pod tym względem należałoby ich również uświadomić, równocześnie zaś wpłynąć na polskich eksporterów, by wysyłając suszone grzyby do firm niemieckich, równocześnie pouczali je, jak mają ten towar przechowywać.

Na zwołanej specjalnej konferencji kupców, starałem się zbadać, czy te lub owe firmy nie zechciałyby spróbować zamówić ten towar, jednak naogół bez większych rezultatów. Kilka firm zażądało dokładniejszych ofert i sądzę, że spróbują zamówić pewną ilość suszonych grzybów. Wobec jednak ogromności terenu (10 miljonów ludności oraz przeszło 10 miast z ludnością ponad 300 tys.) efekt ten należy uważać za nikły. O ile importerom polskim zależałoby na zdobyciu rynku zachodnio-niemieckiego, musieliby zacząć od akcji propagandowej w tym kierunku, efekt zaś jej przyniósłby prawdopodobnie dodatnie wyniki. **(T. T.)**

W SPRAWIE ULG CELNYCH DLA BAWEŁNY SPROWADZANEJ DROGĄ LĄDOWĄ.

Stosownie do rozporządzenia Ministerstwa Skarbu z dn. 19. XII. 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 112/31 poz. 885) oraz Komunikatu Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 30. XI. 1932 r. (Monitor Polski 275) bawełna oraz odpadki i wyczeski bawełniane, podlegające zasadniczej stawce celnej w wysokości 45 zł od 100 kg mogą korzystać z ulgi celnej przewidującej stawkę 1 zł od 100 kg tylko w takim wypadku, jeśli sprowadzane są przez porty polskiego obszaru celnego.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Łodzi, opierając się na fakcie, iż w latach 1929, 1930 i 1931 — 25% całego importu wyczesków i odpadków bawełnianych przewiezione zostało z Austrji, Czechosłowacji i Szwajcarji oraz na wynikającej z zaznaczonych przepisów celnych niemożności firm łódzkich sprowadzania potrzebnego surowca z wy-

mienionych krajów, wreszcie na aktualnem obecnie zainteresowaniu się okręgu łódzkiego bawełną rosyjską, perską i lewantyńską, które również będą mogły być sprowadzane tylko drogą lądową — zwróciła się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z prośbą o znowelizowanie rozporządzenia z dnia 19 grudnia 1931 r. w tym kierunku, aby wymienione wyżej odpadki i wyczeski bawełniane oraz niektóre rodzaje bawełny, które muszą być przywożone do Polski wyłącznie drogą lądową, a których kierowanie przez porty polskie powodowałoby znaczne podrożenie kosztów transportu — mogły korzystać z ulgowego cła w wysokości 1 zł od 100 kg.

ZMIANY CELNE ZAGRANICĄ W STYCZNIU 1933 R.

Algerja.

Rozporządzeniem z dnia 4 stycznia 1933 r. podzielone zostały kontyngenty na drewno i wyroby z drzewa (poz. 128, 128 bis, 133, 597 i 600 taryfy celnej francuskiej), przyczem poszczególne przydziały otrzymały Stany Zjednoczone, Finlandja, Włochy, Rumunja, Szwecja i Jugosławja. Pozostała część, tj. 3.960 ton rocznie i 1.843 półrocznie podzielona została pomiędzy „autres pays", do których również Polska zaliczona została.

Argentyna

Na podstawie uchwały Rady Ministrów z dnia 18 listopada 1932 r. wydany został dekret rozwijający i wyjaśniający stosowanie ustawy z dnia 10 listopada 1923 r. o identyfikacji towarów.

Austrja

Zainteresowane Koła producentów węgla przedłożyły ministrowi handlu do zatwierdzenia projekt ograniczenia importu olei do ogrzewania. Starania przemysłowców jedwabiu sztucznego zostały definitywnie załatwione, gdyż podniesione zostało cło na jedwab kolodjonowy, wiskosowy, kuperamonjakalny i octanowy farbowany i przędzony, natomiast niefarbowany jedwab tych rodzajów jest wolnym od cła. Jednocześnie na skutek starań przetwórni jedwabiu dozwolony będzie bezcłowy import pewnego kontyngentu wyżej wymienionych gatunków jedwabiu sztucznego.

Belgja

Według doniesień prasy przyjęty został przez rząd projekt zwyżki cła na samochody i ich części; ogólna zwyżka ma wynosić 50% co w szczególności stanowić będzie 30 do 35% ad valorem. Jednocześnie z dniem 15 stycznia 1933 r. obniżony został podatek konsumcyjny od zapałek z fr. 1.— na fr. 0.50 od 1000 sztuk. Zgodnie z postulatami ministerstwa rolnictwa ma być wkrótce zniesiony system licencyjny na masło, świeżą śmietanę i świeże mięso. Zamiast licencji ma być wprowadzony podatek importowy od tych artykułów.

Brazylja.

Starania związku prasowego w Rio de Janeiro o ulgi celne dla papieru gazetowego osiągnęły zniesienie opłaty importowej w wysokości 2%. Uzyskanie jednakże całkowitego zniesienia cła napotyka na trudności wobec postanowienia, że ze zniżki korzystać może tylko taki papier, który na brzegach będzie miał wydrukowaną wodnemi literami nazwę gazety, dla której jest przeznaczony. — Na mocy dekretu Rządu tymczasowego z dnia 24 grudnia 1932 r. dozwolony jest na warunkach ulgowych, tj. zwolniony od cła i wszelkich opłat import 5.000 ton bloków żelaznych, przeznaczonych dla potrzeb marynarki brazylijskiej. Jednocześnie dekretem z dnia 14 grudnia 1932 r. zwolniony został od dodatkowej opłaty import gazoliny przeznaczonej do samolotów.

Brytyjskie posiadłości.

Północna Rodezja.

Na mocy dekretu Nr. 406 z 1932 r. dozwolony jest zwolniony od cła import smarów do mootorów spalinowych in. rodzaju niż autobusy, wozy ciężarowe itp.

Cypr.

Z mocą obowiązującą od 7 grudnia 1932 r. zwolnione są od cła przedmioty stanowiące opakowanie towarów, jak: puszki blaszane, papier woskowy itp., o ile będzie stwierdzone przez importera, że przeznaczone są dla reeksportu.

Jamaika.

Podwyższone zostały stawki celne na wyroby cukiernicze, owoce, mięso, mleko skondensowane, tytoń i papierosy, drewno użytkowe, obuwie, pończochy, odzież.

Chile.

Rząd postanowił znieść cło na cukier z dniem 1 maja 1933 r.

Czechosłowacja.

Ulegając naciskowi sfer przemysłowych Ministerstwo Finansów zwolniło rozporządzeniem z dnia 20 grudnia 1932 r. od konieczności wykazania się pozowoleniem dewizowem przy przywozie: bawełny surowej, bielonej i odpadków (poz. 180 tar. cz.), wełny surowej mytej czesanej (poz. 220), waty z wełny i sierści (poz. 221), a rozporządzeniem z dnia 28 grudnia 1932 r. — konopi, jutty i innych nie wymienionych włókien, roślin (z wyjątkiem lnu — poz. 202), szmat i innych odpadków do wyrobu papieru (poz. 657). W ten sposób jeszcze tylko len znajduje się na liście tych towarów, których przywóz uzależniony jest od uzyskania pozwolenia dewizowego.

Jednocześnie rozporządzeniem z dnia 22 grudnia 1932 r. zostało zniesione rozporządzenie z dnia 15 września 1932 r., wprowadzające cło Kc. 90,— na wieprze rasy „mangolica“ wagi ponad 160 kg. Dla uzyskania tej stawki importer przedłożyć musi w urzędzie celnym paszport zwierzęcy, wystawiony w kraju pochodzenia, potwierdzony przez weterynarza czechosłowackiego na dowód, że rozchodzi się o wieprze „mangolica“. Rozporządzenie to stoi w związku z zawartym układem kompensacyjnym z Węgrami. — Rozporządzeniem z dnia 29 grudnia 1932 r. z ważnością od 3 stycznia 1933 r. nastąpiła zapowiedziana fiskalna podwyżka ceł. Rozporządzenie wymienia 44 pozycje celne, a mianowicie: kawę, herbatę, ziarna kawowe i rozmaite towary kolonjalne i korzenie, następnie towary ze słomy, sitowia, kauczuku, papieru, ceraty, skóry, drzewa i żelaza, wszystkie z ozdobami ze złota lub srebra, rośliny, dziczyznę itp., ryż i mak.

Rozporządzeniem z dnia 22 grudnia 1932 r. z mocą obowiązującą od 1 stycznia 1933 r. obniżony został podatek obrotowy na 1% przy dowozie przędzy surowej (od poz. 182 do 243 włącznie cz. taryfy celnej).

Z dniem 10 stycznia 1933 r. weszły w życie cła dodatkowe na zboże, mąkę i produkty młyńskie, a mianowicie: pszenica — Kc. 25,— (bez zmiany), żyto — Kc. 30,— (dotychczas 38,—), jęczmień — 36,— Kc. (bez zmiany), owies — Kc. 34.— (bez zmiany), mąka i produkty młyńskie — Kc. 68.— (dotychczas 63.—).

Danja.

Dekretem z dnia 23 grudnia 1932 r. przedłużony został do końca marca 1934 r. ustanowiony do końca 1932 r., termin obowiązujących podwyżek celnych.

W związku z ustawą o ochronie bydła domowego od zarazy Minister Rolnictwa wydał zakaz importu mączki kostnej, mięsnej i sproszkowanej krwi, jak i wszystkiej paszy, zawierającej wyżej wymienione artykuły.

Egipt.

Około 40 pozycyj taryfy celnej egipskiej uległo zwyżce cła na mocy dekretu z dnia 29 grudnia 1932 r., przyczem jednocześnie z zwyżką cła zamienione zostały dotychczasowe cła ad valorem na cła od wagi. Powyższemi zmianami objęte zostały między innemi owoce, oleje i tłuszcze zwierzęce i roślinne, drożdże, kauczuk, pasy transmisyjne, papier pakunkowy, tektura, wszelkie wyroby z papieru, tkaniny lniane, konopne, jutowe itp.

El-Salvador.

Obniżone zostały dekretem z dnia 31 października 1932 r. cła na asfalt, smołę, kreozot, karbolineum i cement.

Zawarty został w dniu 20 września 1932 r. i wszedł w życie z dniem 5 października 1932 r. traktat handlowy z Francją, dotyczący wzajemnej ochrony pochodzenia produktów obu krajów.

Estonja

Z mocą obowiązującą od 17 stycznia 1933 r. wprowadzone zostały premje eksportowe na masło, wynoszące w okresie od stycznia do marca **30%**, od kwietnia do maja — **20%**, od czerwca do września — **5%**, od października do listopada — **10%** i w grudniu — **15%**.

W końcu miesiąca rozpoczęy się rokowania z Finlandją, dotyczące uregulowania wzajemnych zobowiązań gospodarczych i zawarcia umowy clearingowej.

Finlandja.

Rada Ministrów uchwaliła w dniu 31 grudnia 1932 r. cały szereg zmian w taryfie celnej na rok 1933: następujące towary uległy podwyższeniu, przyczem zaopatrzone są gwiazdką, co oznacza, że mogą ulec dalszemu podwyższeniu, a mianowicie według uznania rządu do 400% od cła zasadniczego: maszyny elektryczne, motory benzynowe, benzyna, jelita, spirytus, frendzle z pereł, żarówki, radjoaparaty, mydło toaletowe, oleje używane w przemyśle mydlarskim, wyroby kosmetyczne. Na następujące towary cło zostało na rok 1933 zniżone: cerata, latarnie, t. zw. benzyna lakowa, wyroby jedwabne, wełniane, wyroby ze szkła i emalji. Pozatem zmienione zostały jeszcze cła na pszenicę — 1.30 od 1 kg (poprzednio — 1,25), ryż niemielony — 1.80 (poprzednio 1.80), mąka i kasza ryżowa — 2.50 (poprzednio 1,75), masło naturalne — 3,— (poprzednio 2.—), jaja 4.— (poprzednio 3.—), cukier w kawałkach — 3.10 brutto (poprzednio 3,— netto), worki z innej przędzy niż jutowa używane 3.— (poprzednio wolne), benzol — 0,50 (poprzednio 0.40), klej stolarski i inny klej twardy, osobno niewymieniony — 1,50 (poprzednio — 0,30), itp. Cło na żyto pobierane ma być wahające się między 0.75—1.— Fmk. — w zależności od ceny cif żyta importowanego. Obecnie cło na żyto wynosić będzie 1.25 od 1 kwietnia 1933 r. Jeżeli cło na żyto wynosić będzie Fmk. 1,—, to cło na mąkę żytnią niepytlowaną wynosić będzie Fmk. 1.20, za pytlowaną zaś Fmk. 1.90. Jeżeli zaś cło na żyto wynosić będzie 0,75, to cło na powyższe artykuły wynosić będzie 0,95 wzgl. Fmk. 1,50 za kg.

Cło ma być ustalane kwartalnie przez Ministerstwo Rolnictwa.

Francja.

Przydzielone zostały kontyngenty dla Polski na I kwartał 1933 r., a mianowicie: konie rzeźne — 900 szt., owce — 1.800 szt., świnie — 1.200 szt., baranina świeża — 1.260 q., jaja w skorupkach — 4.600 q., przyczem w kontyngentach na bydło, wieprzowinę, wołowinę, wędliny, mięso wieprzowe solone, wędzone itp., drób bity i ser. Polsce przyznano udział „autres pays".

Przedłożony został parlamentowi do rozpatrzenia projekt podwójnej zwyżki cła na ryż i przyjęty został projekt zwyżki cła na kapelusze słomkowe z przybraniem: z 3,50 na 10,— fr. od sztuki; bielone, farbowane, szyte itp. z 1,50 na 7 fr.

Kontyngent na kawę w ziarnach w styczniu 1933 r. ustalony został w wysokości 170.000 q., mieloną — 27 q.

Ogłoszone rozporządzenie w „Journal Officiel" z dnia 1 stycznia 1933 r., dotyczące skontyngentowania importu kleju i omawiające, że pozwolenia na wwóz kleju polskiego pochodzenia wydawane będą przez „Office des produits chimiques", Paris, rue de Grenelle 101, zostało uzupełnione rozporządzeniem z dnia 7 stycznia 1933 r., które głosi, że podania o pozwolenie wwozu muszą być zaopatrzone w zaświadczenia stwierdzające importowaną w roku 1931 ilość kleju, jak również w dokładną nazwę polskiej firmy, która towar ten dostarczała.

Rozporządzeniem z dnia 20 stycznia 1933 r. podwyższone zostało cło **na kartofle świeże** w okresie od 1 marca do 1 lipca włącznie z fr. 21.— na fr. 42.— za 100 kg., w pozostałych okresach — z fr. 15,— na fr. 30,—, płatki ziemniaczane — z fr. 50,— na fr. 100,—, mąkę kartoflaną — z fr. 120 na fr. 150.

Jednocześnie z powyższem zniesione zostało skontyngentowanie importu świeżych kartofli.

Gwatemala.

Rozporządzeniem Prezydenta z dnia 12 grudnia 1932 r. podwyższone zostało cło na krochmal i mąkę kartoflaną i kwas węglowy.

Hiszpanja.

Dodatkowa opłata celna przy pobieraniu ceł w walucie srebrnej lub papierowej ustanowiona została w pierwszej dekadzie stycznia na 133.79, w drugiej — 133.63, w trzeciej — 133,13, w pierwszej lutego — 134,86.

Holandja.

Skontyngentowanie importu masła przedłużone zostało do 1 stycznia 1934 r., a mięsa wolowego i cielęcego do 16 lipca 1933 r., przyczem na mięso utrzymana zostaje dotychczasowa baza, równająca się 60% importu w latach 1929, 30 i 31: porcelany wykwintnej i sanitarnej — do 31 lipca 1933 r.

W dniu 24 stycznia 1933 r. weszło w życie rozporządzenie, kontyngentujące import koszul i chusteczek do Holandji. Rozporządzenie wymienione postanawia, że począwszy od dnia 1 stycznia br. do 1 lipca br. będzie import koszul dozwolony w wysokości 100% przeciętnej z 6 miesięcy lat 1930—1931. Chusteczki w wysokości 90% przeciętnej z 6 miesięcy lat 1930—1931. Wprowadzenie kontyngentu na koszule i chusteczki jest nowym ciosem dla naszego eksportu wymienionych artykułów, który w roku 1932 zaczął się rozwijać i rokował znaczne możliwości eksportowe.

Indje Holenderskie.

Przedłużone zostały na rok 1933 obowiązujące dotychczas dodatkowe opłaty celne od importowanych towarów.

Litwa.

Na mocy rozporządzenia z dnia 22 grudnia 1932 r. następujące towary podlegają licencji: cukier, sól, nawozy fosforowe, żelazo, stal i blacha, węgiel, cement, tkaniny i przędza bawełniana, papier i tektura, tkaniny wełniane.

Łotwa.

Istniejący dootychczas system ograniczeń importowych i kontyngentów przedłużony został aż do końca roku 1933. Projektowane jest skontyngentowanie importu papieru gazetowego.

Wprowadzony został nakaz plombowania mydła zagranicznego pochodzenia.

Meksyk.

Z dniem 21 grudnia 1932 r. podwyższone zostały stawki celne na drewno, drut żelazny, sole, kauczuk, patrony itp.

Norwegja.

Z dniem 1 kwietnia 1933 r. wchodzi w życie rozporządzenie z dnia 6 stycznia 1933 r., na mocy którego importowane do Norwegji puch i pierze muszą być znakowane krajem pochodzenia.

Odnośnie znakowania zagranicznego masła i ziemniaków ogłoszone zostało uzupełnienie następującej treści: „o ile towar nie został w przepisowy sposób oznaczony krajem pochodzenia, importer obowiązany jest to uskutecznić na opakowaniu przed wyładowaniem towaru w odnośnych urzędach celnych.

Palestyna.

Rząd Palestyński ogłosił w specjalnem wydaniu „Palestine Gazette“ z dnia 16 grudnia 1932 r. mające wejść w życie zmiany taryfy celnej. Między innemi ma być podwyższone cło na filmy, pszenicę i mąkę żytnią na okres czasu od czerwca do grudnia z 7 na 8 milsów, żyto w tym samym okresie ma być zniżone z 5,5 na 5.—, a w okresie od stycznia do maja podwyższone z 1,5 na 5 milsów; cło na meble nie ulegnie zasadniczo zmianie (15% ad valorem), natomiast cło na meble gięte podwyższone zostanie z 15 na 30% ad valorem: pozatem ulegnie zmianie cło na makaron, gwoździe i kosmetykę.

Jednocześnie z powyższem ogłosił rząd rozporządzenie, że cło na mąkę pszenną, żytnią, żyto i pszenicę zwyczajną aż do 28 lutego 1933 r. nie ulegnie zmianie.

Palestyńskie władze celne zamierzają w najbliższym czasie rozpocząć ostre stosowanie przepisów w sprawie ochrony marek i znaków handlowych. Dla uniknięcia nieprzyjemności przy imporcie towarów do Palestyny jest wskazane, aby firmy polskie oznaczały wszelkie produkty polskie w sposób trwały napisem „Made in Poland“. Na towarach, przy których ze względu na ich rodzaj umieszczenie tego

napisu na samych towarach nie jest możliwe, wystarczy umieszczenie napisu na wewnętrznem opakowaniu pojedyńczych pakietów, przeznaczonych do sprzedaży detalicznej.

Persja.

Wyczerpane zostały na rok 1933 kontyngenty na wozy ciężarowe, szuwaks i artykuły biurowe.

Peru.

Obowiązujący dotychczas ulgowy import węgla kamiennego obłożony został cłem w wysokości 10 sales za każdą tonę metryczną.

Portugalja.

Dekretem z dnia 27 grudnia 1932 r. zabroniony został czasowo import trzody chlewnej do Portugalji.

Rumunja.

Według rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu części zapasowe do maszyn rolniczych mogą być importowane bez cła, powyższe rozporządzenie nie odnosi się jednak do pozycyj 1225, 1226, 1228 i 1229 rumuńskiej taryfy celnej.

Jednocześnie opublikowane zostało rozporządzenie, wyjaśniające, że próbki towarów bez wartości nie podlegają skontyngentowaniu, chociażby były próbkami towarów skontyngentowanych.

Wydane zostało rozporządzenie przedłużające system kontyngentowania do dnia 28 lutego 1933 r., poczem ma nastąpić przydział kontyngentów specjalnych.

Stany Zjednoczone Am. Pół.

Z początkiem stycznia 1933 r. przedłożony został do rozpatrzenia projekt wprowadzenia 3% dodatku wyrównawczego w stosunku do towarów, pochodzących z krajów o zdeprecjonowanej walucie.

Prezydent zatwierdził projekt całego szeregu zwyżek celnych, mających wkrótce wejść w życie.

Szwajcarja.

Z dniem 9 stycznia 1933 r. podwyższone zostało cło na kawę paloną fr. 30.— (dotychczas — fr. 5,—), surogaty kawy — fr. 100,— (dotychczas fr. 12.—), herbatę w paczkach od 3 kg — fr. 100,— (dotychczas — fr. 50,—), i w paczkach poniżej 3 kg fr. 150.— (dotychczas fr. 75,—).

Z dniem 20 stycznia 1933 r. wprowadzono reglamentację importu kartofli nasiennych, dostarczanych w okresie od 15 października do 30 kwietnia (poz. 45a) i drewna liściastego (poz. 22 a).

Od wyżej podanej daty import tych towarów będzie dozwolony tylko po uzyskaniu pozwolenia na przywóz.

Szwecja.

Na skutek bardzo obfitego zasilania rynków szwedzkich klejem zagranicznego pochodzenia lichego gatunku o bardzo niskich cenach, wprowadzony ma być przymus znakowania importowanego kleju.

Syrja i W. Liban.

Obniżone zostało z dniem 1 stycznia 1933 r. cło na pszenicę — 40% (dotychczas 80%), mąkę pszenną — 50% (dotychczas 80%), grysik — 25% (dotychczas 60%).

Tunis.

Weszły w życie z dniem 28 grudnia 1932 r. podwyżki cła i podatku od kawy, pieprzu, płynnych materjałów palnych, olejów mineralnych, cukru, samochodów i rowerów.

Unja Południowo-Amerykańska.

W związku z zawarciem traktatu w Ottawie zmienione zostało cło na bieliznę męską i damską, przyczem obniżone zostało cło preferencyjne na towary pochodzenia brytyjskiego i podwyższone na towary nie brytyjskie.

Węgry.

Z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 1933 r. wprowadzone zostały zmiany w węgierskiej taryfie celnej, między innemi podniesione zostało cło na chlorek wapna (poz. 268)) — 1,50 (dotychczas bez cła), siarczek sodowy (poz. 279) — 5,— (dotychczas 3.—), dwusiarczan sodowy — 2,50 (dotychczas bez cła), farby chemiczne sproszkowane, chromian ołowiany, cynober chromowy, cynober zielony — 50.— (dotychczas — 40.—, inne specjalnie niewymienione — 50.— (dotychczas 40,—), farby w tubach — 200.— (dotychczas 150,—), wyroby z blachy.

Wielka Brytanja.

Przedłużony został o jeden miesiąc, upływający z dniem 22 stycznia 1933 r. termin skontyngentowania importu bekonów.

W związku z traktatami w Ottawie wprowadzone zostały cła na ryż łuszczony w wysokości 1,— d. od 1 l b., nasienie lniane 10% ad valorem, olej lniany, kokosowy, rzepakowy — 15% ad valorem, chlorek magnezowy — 1.— s. od centnara.

Pozatem na listę towarów wolnych od cła wniesione zostały szelak, mirobalany, mika w płytach i konopie międlone. Projektowaną jest zwyżka cła na jedwab sztuczny, olej lniany i blachę stalową.

Włochy.

Z dniem 3 stycznia 1933 r. weszła w życie podwyżka cła na koks z 9,50 na 24.50 lirów, do czego dochodzi jeszcze 10% ad valorem opłaty dodatkowej.

Dekretem ministra wprowadzony został nakaz badania importowanej trzody chlewnej przez lekarza weterynaryjnego.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

REFORMA TARYFY DROBNICOWEJ.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że obecnie przeprowadzana jest w Ministerstwie Komunikacji rewizja taryfy drobnicowej. Rewizja ta idzie w kierunku zniżkowym przy jednoczesnem zróżniczkowaniu poziomu taryfy (stworzenie większej ilości klas).

Zamiast dotychczasowej jednej klasy taryfowej będzie istniało trzy klasy (dawniej było pięć. a przed reformą taryfy z dnia 1. X. 1929 — trzy). Pierwsza klasa obejmować będzie naogół towary należące do pierwszych sześciu klas wagonowych względnie towary, które należały poprzednio do pierwszych dwóch klas drobnicowych (towary najdroższe). Klasa ta będzie miała zróżniczkowanie stawek w zależności od wagi przesyłek, podobnie jak to ma obecnie klasa drobnicowa ogólna, tj. cztery normy wagi z degresją stawek w miarę wzrostu wagi. Klasa ta zostanie obniżona przy odległościach do 400 km. Rozmiar zniżki wynosi od 40% na bliskie odległości do 16% przy 200 km i 8% przy odległościach do 300 km. Stworzona zostaje pozatem nowa klasa drobnicowa pośrednia, do której zaliczone będą towary należące do klas wagonowych 7—12. Taryfa ta otrzyma barem dawniej III. kl. drobnicowej obniżony na odległościach do 400 km przeciętnie o 16% z podobnem stopniowaniem jak wyżej podano przy klasie pierwszej.

Przez stworzenie tej klasy szereg towarów, należących do obecnej klasy ogólnej drobnicowej uzyska zniżkę podwójną: raz z powodu przejścia z klasy ogólnej do nowej, tańszej klasy, odpowiadającej dawnej kl. III., drugi raz z powodu obniżenia baremu dawnej

klasy III., jak zaznaczono wyżej. W tym stanie rzeczy przeciętny rozmiar zniżki obliczony jest tutaj na 30%. Nadmienić też należy, że w tej klasie grupuje się największa ilość przewozów, gdyż około 60% wszystkich przewozów drobnicowych.

Wreszcie zamiast dotychczasowej drobnicowej taryfy wyjątkowej R 6, do której należą nieliczne towary i która posiada opłaty według dawnej kl. V — stworzona zostanie trzecia klasa taryfowa, obejmująca towary zaliczone do pozostałych klas wagonowych (13—17) względnie do dawnych IV i V klas drobnicowych. Ponadto opłaty tej klasy zostaną obniżone przy odległościach do 400 km również przeciętnie o 16% z podobnem stopniowaniem jak w poprzednich klasach. I tutaj więc szereg towarów skorzysta z podwójnej zniżki (przeniesienie do tańszej klasy i obniżenie opłat tejże klasy). Przeciętny rozmiar zniżki szacowany jest tutaj na 20%.

Ogólna kwota zniżki, wynikająca z reformy taryfy drobnicowej szacowana jest przy obecnem natężeniu przewozów na ca. 9 miljonów złotych.

W związku z powyższą reformą taryfy drobnicowej będzie musiało być obniżone pierwsze 6 klas wagonowych, aby utrzymać odpowiednią rozpiętość pomiędzy klasami drobnicowemi a wagonowemi. Ta zmiana da dodatkowe korzyści życiu gospodarczemu przy przewozie towarów droższych.

Jednocześnie są w opracowaniu taryfy t. zw. spedytorskie, uzależnione od nadania w określonych relacjach przewozowych określonych ilości towarów, od których będą wypłacone przez kolej pewne refakcje. Dotychczas jednak brak bardziej konkretnych projektów w tym względzie.

W SPRAWIE OBNIŻENIA TARYF POCZTOWYCH.

W wyniku prac, przeprowadzonych przez referat komunikacyjny Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, w sprawie konieczności obniżenia taryf pocztowych oraz po zapoznaniu się w drodze ankiety z odnośną opinją firm i zrzeszeń gospodarczych, Izba przesłała ostatnio Związkowi Izb Przemysłowo-Handlowych R. P. memorjał, w którym uzasadnia konieczność obniżenia obecnie obowiązujących taryf pocztowych.

Gruntowna rewizja opłat pocztowych, ze względu na ich rolę w kosztach handlowych przedsiębiorstw, jest obecnie konieczna. Kryzys gospodarczy, powodując ubożenie społeczeństwa, wpływa hamująco na obroty pocztowe, przyczem kilkakrotne podwyższenie opłat w ciągu ostatnich lat, przyśpieszyło proces kurczenia się tych obrotów. Przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe, zmuszone do ograniczania kosztów handlowych, redukują obecnie korespondencję do ostatecznych granic, nawet niejednokrotnie z uszczerbkiem dla własnych interesów. Wysoki poziom opłat pocztowych sprawia również, że w całem społeczeństwie istnieje obecnie tendencja do omijania usług poczty i załatwiania korespondencji oraz uskuteczniania przesyłek innemi sposobami, jak np. przy pomocy gońców, przedsiębiorstw ekspedycyjnych i komunikacyjnych, komiwojażerów etc.

Z powyższych względów Izba zaproponowała obniżenie opłat pocztowych do poziomu z roku 1926, przyczem podano konkretne projekty opłat za poszczególne usługi pocztowe.

W SPRAWIE TARYFY NA PRZEWÓZ RYB WĘDZONYCH.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wystąpiła ostatnio z wnioskiem do Ministerstwa Komunikacji o wydatne obniżenie taryfy kolejowej na przewóz ryb wędzonych z Wybrzeża do wnętrza kraju, gdyż ze względu na spadek cen na ryby oraz możliwości rozwojowe nadbrzeżnego przemysłu wędzarniczego, obniżka ta jest konieczną.

W SPRAWIE TARYF DROBNICOWYCH NA RURY ŻELAZNE I STALOWE, ODLEWY I WYROBY LANE Z ŻELAZA I STALI ORAZ BLACHY KUCHENNE, RUSZTY I ODWAŻNIKI.

W związku z projektem Ministerstwa Komunikacji rewizji taryfy drobnicowej, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wystąpiła z wnioskiem o zaszeregowanie artykułów wymienionych w poz. 1209b, 1214a, b, c i 1215 Cz. I. B., I. I. do projektowanej klasy drobnicowej pośredniej, która otrzymać ma barem dawnej III. kl. drobnicowej z pewnemi obniżkami.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z OKRĘGU IZBY

ZJAZD OKRĘGOWY KUPIECTWA POWIATU LUBAWSKIEGO W DNIU 26 LUTEGO 1933 R.

Z inicjatywy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu odbył się w niedzielę 26 lutego r. b. zjazd okręgowy kupiectwa powiatu lubawskiego przy niezwykle licznym udziale także Towarzystw sąsiednich z Lidzbarka, Działdowa i Nowegomiasta. Zjazd poświęcony był przedewszystkiem sprawom lokalnym, jak: budowie kolei Zajączkowo—Jamielnik, sprawom samorządowym, skarbowym i t. d., a przedmiotem obrad były także sprawy kupieckie ogólno-pomorskie.

Z ramienia władz związkowych przybyli: Prezes Związku p. Taudeusz Marchlewski, członkowie Zarządu Głównego p. Hamerski, p. Poseł Mazur i p. Jentkiewicz oraz z Centrali pp. Dyr. Radojewski i Wice-Dyr. Niewiakowski. Władze reprezentował p. Starosta dr. Tomczyński, burmistrz m. Lubawy p. Pater. Naczelnik Urzędu Skarbowego p. Culicki, Naczelnik Poczty p. Mazur. Zjazd zaszczyciło również liczne duchowieństwo z ks. Prałatem Kasyna na czele.

Rano o godz. 9-tej odbyła się w starej świątyni lubawskiej msza św. na intencję Zjazdu, uświetniona doskonałym występem chóru mieszanego. poczem Towarzystwo Kupców Samodzielnych podejmowało przybyłych gości i kolegów śniadaniem w hotelu „Pod Kopernikiem". Po wspólnej fotografji udano się na salę obrad, którą wypełniło po brzegi przeszło 200 osób.

Zjazd powitał miejscowy Prezes p. Sierszeński, poczem Prezes Związku p. Marchlewski zagaił obrady, wskazując na cele Zjazdu

i zaznaczając, że Związek, oprócz dorocznych zjazdów ogólno-pomorskich, zwołuje rok rocznie szereg zjazdów okręgowych, mających na celu omówienie przedewszystkiem najbardziej palących spraw lokalnych, zbliżenie się Związku do szerokich kół swoich członków i zbliżenie organizacyj do miejscowych władz. Podkreśleniem, że Zjazd odbywa się na historycznej ziemi lubawskiej, wykazującej już przed wojną 90% ludności polskiej, jako najlepszy argument polskości Pomorza — mówca stwierdził, że Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, poza frontem gotowości bojowej, montuje front gospodarczy niemniej ważny a dziś wskutek kryzysu poważnie osłabiony. Dążenia Związku zmierzają do wzmocnienia tego właśnie frontu gospodarczego przeciwko wszelkim zakusom wroga zewnętrznego. Mówca, któremu przerywały gromkie oklaski, podkreślił, że nie wystarcza, by społeczeństwo swoją świadomość niebezpieczeństwa polskiego ujawniało tylko na wiecach, ale by przedewszystkiem popierało handel polski i chrześcijański, zamiast, jak często się widzi, popiera placówki handlowe obce. Tu tkwi początek wszelkiej naprawdę realnej akcji obronnej.

Na marszałka zjazdu powołano p. radcę Hamerskiego, a na sekretarza p. Żmijewskiego, poczem nastąpiły serdeczne przemówienia powitalne władz i gości z p. Starostą na czele.

Następnie Prezes Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Lubawie p. Sierszeński wygłosił bardzo ciekawy, sumiennie opracowany i wszystkie miejscowe zagadnienia omawiający referat, który wykazał, jak rzeczowo i spokojnie kupiectwo podchodzi do tych zagadnień, jakie niejednokrotnie decydują o powodzeniu lub niepowodzeniu handlu. Referat spotkał się z dużem zainteresowaniem i zostanie doręczony władzom odnośnym na piśmie.

Również wielkie zainteresowanie wzbudził referat p. posła Mazura o nowej ustawie samorządowej. Mimo, że referent ograniczył się do charakteru informacyjnego tego ważnego zagadnienia, niemniej zdołał zwrócić uwagę na ważność problemu samorządowego, w którym kupiectwo wszak tak wielką odgrywa rolę.

Zakończeniem części referatów było exposé Prezesa Związku o pracy Centrali i najpilniejszych zagadnieniach, będących w tej chwili na warsztacie pracy Związkowej t. j. regulacji zaległości podatkowych, zniżenia podatku zryczałtowanego, konwersji długów itd. Mocnym apelem do solidarności kupieckiej i łączenia się w silnej organizacji Związku — referent trafił do przekonania licznie zebranych jak o tem świadczyły aplauzy na sali.

Po wyczerpaniu obrad nastąpiła dekoracja członka Zarządu Głównego p. Hamerskiego, który był założycielem Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Lubawie, i dla którego rozwoju dużo pracował. Po opuszczeniu Lubawy ideę Związkową w dalszym ciągu krzewi na gruncie toruńskim, pracując dla dobra kupiectwa. Nadanie „Odznaki dla zasłużonych" przez Zarząd Główny na wniosek Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Lubawie było skromną, ale zaszczytną nagrodą dla p. radcy Hamerskiego.

Zjazd zakończył wspólny obiad oraz wieczorek towarzyski. Dzięki wielkiej gościnności i świetnej organizacji Zjazdu przez Towa-

rzystwo Kupców Samodzielnych w Lubawie z Prezesem Sierszeńskim na czele — Zjazd udał się nadspodziewanie, zakończył się harmonijnie i był wielką manifestacją solidarności kupiectwa zorganizowanego w Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Zjazd wlał wiarę w uczestników, że poprzez wielkie trudności musi się wywalczyć kupiectwu normalne i sprzyjające warunki pracy.

SPRAWY PODATKOWE

W SPRAWIE KOMULACJI UPOSAŻEŃ DLA WYMIARU DODATKU KOMUNALNEGO.

W związku z wprowadzeniem do ustawy o podatku dochodowym art. 112-a nakładającego na osoby otrzymujące wynagrodzenie od kilku służbowców obowiązek uiszczania różnicy w państwowym podatku dochodowym — skumulowały niektóre związki komunalne na terenie województwa poznańskiego wynagrodzenia również w celu wymiaru dodatku komunalnego. Wskutek tego wymierzały dodatek komunalny również od dochodów nie przekraczających w poszczególnych wypadkach 13 stopnia skali art. 111, o czem mowa w art. 24 powyższej ustawy.

Na skutek interwencji Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu, jakoteż wniesionych w powyższej sprawie odwołań, wyjaśniła obecnie Izba Skarbowa w Poznaniu, po porozumieniu się z Ministerstwem Skarbu, że przepisy wyżej powołanego artykułu nie wprowadziły żadnej zmiany w sposobie obliczania dodatku komunalnego w myśl art. 24 ustawy i kumulacja uposażeń dla celów państw. podatku dochodowego pozostaje wobec tego bez wpływu na wysokość dodatku komunalnego, którego potrącenie następuje każdorazowo przez służbodawcę przy wypłacie uposażenia.

ROZSZERZENIE UPRAWNIEŃ WŁADZ SKARBOWYCH I. i II. INSTANCJI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości, że Ministerstwo Skarbu w najbliższym czasie rozszerzyć ma uprawnienia władz skarbowych w przedmiocie rozkładania należności podatkowych na raty, przyczem Urzędom Skarbowym przysługiwać będzie prawo rozterminowania spłaty do 30 miesięcy i do kwoty 2.000 zł, zaś Izbom Skarbowym — do 3 lat i do kwoty 10.000 zł.

Równocześnie Izba komunikuje, iż w najbliższych dniach wskutek starań samorządu gospodarczego Ministerstwo Skarbu wyda okólnik w trybie art. 94, upoważniający Izby Skarbowe do niewyciągania konsekwencyj karnych w stosunku do płatników, którzy w rb. z opóźnieniem do dnia 20. I. wzgl. 1 lutego wykupili świadectwa przemysłowe z przyczyn, nieuzasadniających zarzutu złej woli.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

WSPÓŁPRACA HANDLOWA POLSKO-RUMUŃSKA.

Z inicjatywy Izby Handlowej polsko - rumuńskiej, odbyło się ostatnio w lokalu Instytutu Wschodniego zebranie dyskusyjne, poświęcone zagadnieniom gospodarczym polsko-rumuńskim.

Prezes Izby senator Jerzy Iwanowski stwierdził, że dochody Związku kolejowego polsko-rumuńskiego wykazują stałą tendencję zwyżkową, świadcząc o wielkiem znaczeniu dla obu krajów tego Związku. Wielki szlak handlowy Bałtyk — Morze Czarne stanowi ośrodek problemu gospodarczo-komunikacyjnego polsko-rumuńskiego.

Przystosowanie taryf kolejowych polsko-rumuńskich, wyeliminowanie konkurencji Dunaju oraz portów adrjatyckich, prowadzi do całkowitego opanowania tego historycznego szlaku, mającego wszelkie dane rozwoju, jak to wykazują wciąż wzrastające cyfry eksportu rumuńskiego przez Gdańsk i Gdynię, dochodzące w roku 1932 do 42 tysięcy ton.

Drugi referat wygłosił naczelnik wydziału żeglugowego ministerstwa przemysłu i handlu p. F. Rostkowski, p. t. „Wspólnota interesów Polski i Rumunji na morzu". W referacie tym prelegent uwypuklił geograficzne i gospodarcze znaczenie szlaku komunikacyjnego Bałtycko-Czarnomorskiego, wiodącego przez Polskę (Gdynia-Gdańsk) i Rumunję (Galac—Konstanca) i zobrazował dotychczasowe wysiłki obu krajów.

Trzeci referat z kolei wygłosił p. Karol Zipper, radca zarządu Rady Portu w Gdańsku pt. „Stosunki komunikacyjne rumuńsko-gdańskie". Obraz dzisiejszej Wielkiej Rumunji — mówił prelegent — należy zarówno pod względem geograficznym jak i politycznym do zaplecza portu gdańskiego. Od kilku lat, w miarę likwidacji szkód i spustoszeń komunikacyjnych, spowodowanych wojną, coraz dobitniej utrwala się ta świadomość w miarodajnych sferach Polski i Rumunji, co wyraża się w systematycznej i planowej współpracy zainteresowanych czynników obu państw, a przedewszystkiem w polityce taryf.

NOWA URZĘDOWA TARYFA ADWOKACKA.

Ogłoszono ostatnio rozporządzenie ministra sprawiedliwości z dnia 13 lutego br. o wynagrodzeniu adwokatów za wykonywane czynności zawodowe. Rozporządzenie wydane zostało na podstawie przepisów prawa o ustroju adwokatury i przewiduje, że adwokat pobiera od klienta honorarjum według umowy, a z braku umowy według przepisów rozporządzenia.

Minister sprawiedliwości ustala zasadę, głoszącą, że wynagrodzenie należy się adwokatowi bez względu na wynik sprawy, a umowa między adwokatem a klientem nie ma wpływu na wysokość kosztów prowadzenia sprawy, ulegających zasądzeniu od osoby, która według przepisów prawa obowiązana jest je ponosić. Sąd może podwyższyć wynagrodzenie adwokata w sprawach zawiłych, bądź wymagających zwiększonego nakładu pracy, podwyższenie jednak wynagrodzenia przez sąd nie może przenosić 100 proc. wynagrodzenia ustalonego.

W dziedzinie spraw cywilnych rozporządzenie ustala, że podstawą wynagrodzenia jest wartość egzekwowanego roszczenia.

Zasadnicze wynagrodzenie wynosi przy wartości roszczenia do 150 zł — 15 zł, od 150—250 zł. — 25 zł, a ponad. 250 zł — za pierwsze 250 zł. — 25 zł. i za każde rozpoczęte 50 zł. — 5 zł.

Przy sprawach do tysiąca zł. za pierwsze 500 zł. wynagrodzenie wynosi 50 zł, a za każde rozpoczęte 100 zł — 8 zł. Rozporządzenie ministra sprawiedliwości zawiera pełną taryfę wynagrodzenia adwokatów.

W sprawach karnych wynagrodzenie adwokata zależy od charakteru sprawy, ilości i jakości włożonej pracy i czasu oraz celowości przedsięwziętych czynności.

Minimum wynagrodzenia za czynności związane z obroną sprawy wynosi przed sądem grodzkim 15 zł., przed sądem okręgowym 30 zł., przed Sądem Apelacyjnym 50 zł. i Najwyższym 75 zł.

Ponadto adwokatowi należy się zwrot opłat pocztowych, telegraficznych i telefonicznych oraz innych wydatków, które dokonał przy przeprowadzaniu zleceń klienta.

W razie wyjazdu do innej miejscowości na zlecenie klienta, adwokat otrzymuje prócz zwykłych stawek wynagrodzenia, również zwrot kosztów podróży, oraz wynagrodzenie specjalne, które wynosi 50 zł. za każdy rozpoczęty dzień.

Rozporządzenie ministra sprawiedliwości o wynagrodzenie adwokatów wchodzi w życie z dniem 1 marca b. r.

AKCJA ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI WAGONÓW I BOCZNIC KOJEJOWYCH.

Związek Właścicieli Wagonów i Bocznic Kolejowych ma zamiar poczynić w najbliższym czasie kroki u czynników miarodajnych o wydatne zmniejszenie tych wszystkich ciężarów, jakie właściciele i dzierżawcy bocznic, placów, składów i wagonów kolejowych ponoszą obecnie. Zainteresowani otrzymają szczegółowe informacje w powyższej sprawie w biurze Związku w Warszawie, Wspólna 37.

TARGI I WYSTAWY

IX. TARGI MIĘDZYNARODOWE W LILLE.

Siódmy raz z rzędu Konsulat Generalny R. P. w Lille przystępuje do zorganizowania udziału firm krajowych w Międzynarodowych Targach w Lille, w okresie od 1—17 kwietnia 1933 r.

W Targach zeszłorocznych wzięło udział 24 firmy polskie a wogóle partycypowoło około trzech tysięcy firm francuskich i zagranicznych. Wystawę zwiedziło przeszło miljon osób.

Okolice Lille zamieszkuje około 300 tysięcy naszych wychodźców, rynek więc ten stanowi podatny teren dla zbytu naszych artykułów pośród klienteli francuskiej i polskiej. Sekcja Polska na Targach w Lille od lat sześciu walczy o zachowanie tego rynku i zwraca się do polskich eksporterów z apelem o poparcie ich poczynań.

By uprzystępnić polskim eksporterom udział w Targach wszelkie koszta związane ze zdobyciem i zorganizowaniem stoiska bierze Konsulat Generalny na siebie. Koszta przeto udziału ograniczyłyby się do kosztów przesyłki eksponatów względnie próbek, czy też materjałów propagandowych. W wypadkach specjalnych, które mogą posiadać wyjątkowe znaczenie dla naszego eksportu, Urząd jest gotów nawet częściowo pokryć koszta transportu.

Konsulat Generalny zaznacza, że w roku bieżącym pragnąłby zainteresować tut. rynek: konfekcją, płodami rolnemi, wyrobami drzewnemi (meble gięte, koszykowe oraz wiklinowe), sadzeniakami i nasionami (w szczególności koniczyną), szczeciną, pierzem, bekonami i maszynami tkackiemi.

TARGI TRYPOLITAŃSKIE.

Ambasada Rzplitej Polskiej w Rzymie komunikuje, iż w dniu 3 marca zaczęła się w Trypolisie VII doroczna międzynarodowa i międzyafrykańska wystawa wzorów i prób. W wystawach dotychczasowych Polska nie brała udziału mimo okoliczności, iż posiadamy artykuły, któreby mogły znaleźć zbyt na rynku afrykańskim. Organizowaniem pokazu polskich próbek i wzorów zajmuje się firma Bracia Gadzińscy bez znaczniejszych kosztów dla polskich wystawców.

Eksponaty winny reprezentować artykuły z dziedziny produkcji tkackiej (szale, koce, chustki, burnusy itp. sukna). naczynia emaljowane, wyroby drzewne (dykty), wyroby cynkowe i t. p.

WYDAWNICTWA NADESŁANE

Inż. Benedykt Nawrocki. „DALSZE MARNOTRAWSTWO W KASACH CHORYCH". Referat III ankiety „Ligi Pracy", str. 80, rys. 7. Wydawnictwo „Ligi Pracy".

Aczkolwiek od czasu wydania pierwszego dekretu normującego w niepodległej Polsce pomoc lekarską na wypadek choroby, upływa zgórą lat 12, to jednak pomoc monopolowych terytorjalnych Kas Chorych jest nadal przedmiotem coraz to szerszego niezadowolenia.

To też na czasie jest ciekawa broszurka „Ligi Pracy" p. t. „Dalsze marnotrawstwo w Kasach Chorych", oświetlająca w sposób objektywny zagadnienie pomocy lekarskiej.

Obecnie w chwili uchwalenia przez Sejm nowej ustawy o ubezpieczeniu społecznem i w okresie rozważań tej ustawy przez Senat sprawa organizacji pomocy lekarskiej nabiera więcej aktualności, tem bardziej, iż nowa ustawa zagraża istnieniu zastępczych form opieki lekarskiej, które pracują znacznie taniej i sprawniej od monopolowych terytorjalnych Kas Chorych.

Z treści III Ankiety o Kasach Chorych, opracowanej przez wybitnego znawcę prawidłowej organizacji, inż. Benedykta Nawrockiego jasno wynika, iż zarówno dotychczasowa wysokość składek na rzecz Kasy Chorych, jak i stawka przewidziana w nowej ustawie znacznie przewyższają istotną wartość świadczeń tychże Kas na rzecz ubezpieczonych. Dowodzi to następująca tabelka:

Koszt pomocy lekarskiej wynosi:

w monopolowych Kasach Chorych 6,5% do 8% dochodu ubezpieczonego
w pomocy lek. Mag. Warszawy 3,5% dochodu ubezpieczonego
w pomocy lek. Banku Polskiego 4,21% dochodu ubezpieczonego
w pomocy lek. Gminy Krakowa 4% dochodu ubezpieczonego
w pomocy lek. P. K. P. 2,47% dochodu ubezpieczonego
w pomocy lek. P. K. O. 1,8% dochodu ubezpieczonego.

Stąd wynika wniosek, iż zarówno obecna jak i przewidziana w nowej ustawie wysokość obciążenia dochodu społecznego na rzecz monopolowych terytorjalnych Kas Chorych nie znajduje uzasadnienia w rzeczywistej wartości świadczeń na rzecz monopolowych Kas Chorych.

Słusznie więc wywodzi inż. B. Nawrocki, iż sam fanatyzm idei nie uwzględniający w pełni praw życia nie jest dostatecznym wystarczającym motywem zachowania dotychczasowej formy niewoli opieki lekarskiej.

Autor przychodzi do wniosku, iż przymus ubezpieczenia winien obejmować tylko tych, którzy na skutek słabości gospodarczej i niewyrobienia gospodarczego nie są w stanie samodzielnie zabezpieczyć sobie należytej pomocy lekarskiej. Dalej dowodzi, iż koniecznym jest po 1) znieść monopol opieki lekarskiej, 2) przywrócić zlikwidowane już ekonomiczne i taniej pracujące formy opieki lekarskiej. 3) nie likwidować istniejących zastępczych form opieki lekarskiej na rzecz kosztowniejszych monopolowych Kas.

Broszurka „Ligi Pracy" oświetlająca w sposób rzeczowy zagadnienie pomocy lekarskiej stanowi bardzo ciekawy przyczynek do kwestji etatyzacji lecznictwa w Polsce i jest tem cenniejsza, iż wywody swe popiera argumentami zaczerpniętemi z życia i danemi, których ścisłość nie podlega dyskusji.

Obwieszczenie

Przewodniczącego Komisji dla sporządzenia planu zabudowania m. Gdyni i sąsiednich osiedli z dnia 9 lutego 1933 r. o przystąpieniu do sporządzenia ogólnego planu zabudowania gminy

J A N O W O

Na podstawie art. 25 i 26 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli (Dz. U. R. P. Nr. 23 poz. 202) — podaję do publicznej wiadomości o przystąpieniu do opracowania ogólnego planu zabudowaniu gminy **JANOWO.**

Przedmiotem opracowania będzie teren gminy **Janowo,** leżący w obrębie granic katastralnych o powierzchni 370 ha., ograniczony:

na wschodzie — obrębem Cisowa,
na południu — obrębem Zagórze,
na zachodzie — obrębem Rumja.

Osoby zainteresowane w ogłaszanym terenie mają prawo zaznajamiać się z planem zabudowania do dnia 9 marca 1933 r. w pokoju Nr. 47 Komisarjatu Rządu, ul. Świętojańska.

Do dnia 25. III. 33 r. mogą być zgłaszane wnioski dotyczące zabudowania powyższego terenu.

KOMISARZ RZĄDU: (—) S. Czerwiński.